CA1
XC3
-1993
C17

31761 11971916 9

Canada. Statistics bureau
Macaroni manufacturers 1967-

A1
C3
993

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

WEDNESDAY, MAY 26, 1993
THURSDAY, MAY 27, 1993

Chairman: John F. Brewin

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

LE MERCREDI 26 MAI 1993
LE JEUDI 27 MAI 1993

Président : John F. Brewin

LIBRARY
JUL 12 1993
University of Toronto

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Bill C-121

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

Projet de loi C-121

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

LEGISLATIVE COMMITTEE ON
BILL C-121

Chairman: John F. Brewin

MEMBERS

Ross Belsher
Bill Casey
Jim Fulton
Darryl Gray
Stan Keyes
Lee Richardson
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3):

On Tuesday, May 26, 1993:

Jim Fulton replaced Iain Angus.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE
PROJET DE LOI C-121

Président: John F. Brewin

MEMBRES

Ross Belsher
Bill Casey
Marlene Catterall
Jim Fulton
Darryl Gray
Stan Keyes
Lee Richardson
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

Conformément à l'article 114(3) du Règlement:

Le mardi 26 mai 1993:

Jim Fulton remplace Iain Angus.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons of Wednesday, May 12, 1993

The Order being read for the second reading and reference to a Legislative Committee in the Economics envelope of Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof;

Mrs. Martin (Lincoln) for Mr. Corbeil, seconded by Mr. Nicholson, moved, — That the Bill be now read a second time and referred to a Legislative Committee in the Economics envelope.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to, on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee in the Economics envelope.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 12 mai 1993

Il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi à un Comité législatif du secteur Économie du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence.

M^me^ Martin (Lincoln), au nom de M. Corbeil, appuyé par M. Nicholson, propose, — Que ce projet de loi soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un Comité législatif du secteur Économie.

Après débat, cette motion, mise aux voix, est agréée avec dissidence.

En conséquncce, ce projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé à un Comité législatif du secteur Économie.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 26, 1993
(1)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof met at 4:35 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Bill Casey, Marlene Catterall, Jim Fulton, Darryl Gray, Stan Keyes, Lee Richardson and Stan Wilbee.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Philippe Ducharme, Legislative Counsel. *From the Research Branch of the Library of Parliament:* Daniel Dupras, Research Officer.

Witnesses: From Transport Canada: Mike Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard and Tom Ring, Director, Environment Response and Emergency Planning.

John F. Brewin announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 113(2).

The Order of Reference, dated Wednesday, May 12, 1993 being read as follows:

ORDERED, —That Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, be now read a second time and referred to a legislative committee.

Darryl Gray moved, —That the Committee print 750 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Lee Richardson moved, —That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that three (3) Members are present, including the Chairman and in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee and provided a member of the Opposition is present.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Darryl Gray moved, —That during the questioning of the witnesses, the first spokesperson of each Party, be allotted 10 minutes and thereafter 5 minutes for other members of the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

Mike Turner made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

At 6:45 o'clock p.m., it was agreed, —That the Committee adjourn to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 27, 1993
(2)

The Legislative Committee on Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, met at 9:30 o'clock p.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, John F. Brewin, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 26 MAI 1993
(1)

[*Traduction*]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, tient sa séance d'organisation à 16 h 35, dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest.

Membres du Comité présents: Bill Casey, Marlene Catterall, Jim Fulton, Darryl Gray, Stan Keyes, Lee Richardson et Stan Wilbee.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Philippe Ducharme, conseiller législatif. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Daniel Dupras, attaché de recherche.

Témoins: De Transports Canada: Mike Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; Tom Ring, directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence.

John F. Brewin annonce qu'il a été nommé président du Comité en application du paragraphe 113(2) du Règlement.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du mercredi 12 mai 1993:

IL EST ORDONNÉ, —Que le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

Darryl Gray propose, —Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, suivant les directives du Bureau de régie interne.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Lee Richardson propose, —Que le président soit autorisé à tenir des séances, à entendre des témoignages et en permettre l'impression en l'absence de quorum, pourvu que trois membres du Comité soient présents, dont le président ou, en son absence, la personne désignée pour le remplacer, ainsi qu'un membre de l'opposition.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Darryl Gray propose, —Que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

La motion est mise aux voix et adoptée.

Mike Turner fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 18 h 45, il est convenu, —Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 27 MAI 1993
(2)

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, se réunit à 09 h 30, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de John F. Brewin (*président*).

Members of the Committee present: Ross Belsher, Bill Casey, Marlene Catterall, Jim Fulton, Lee Richardson and Stan Wilbee.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Philippe Ducharme, Legislative Counsel. *From the Research Branch of the Library of Parliament:* Daniel Dupras, Research Officer. *From the Public Bills Office:* Bill Farrell, Procedural Clerk.

Witnesses: From the Canadian Shipowners Association: T. Norman Hall, President; Neil Hunter, Manager Marine Operations; Jean-Paul Sirois, Director Econimic Research. *From the Canadian Petroleum Products Institute:* Ford Ralph, Vice President, Logistics, Petro Canada; Victor H. Bennett, Director, Emergency Preparedness and Robert Vincent, Leader, Marine Environment Protection Plan. *From the Northwest Cruise Ship Association:* Arie van Nooort, President; Dan Grausz, Vice President and General Counsel, Holland America Line/Westours and Captain Richard C. Stevens, Executive Director. *From the Chamber of Shipping of British Columbia:* Richard G. Barlow, President and Richard C. Stevens, Executive Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, May 12, 1993 relating to Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, May 26, 1993, Issue No.1*)

T. Norman Hall made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Ford Ralph made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

Arie van Nooort and Dan Grausz, in turn made opening statements and, with the other witness, answered questions.

It was agreed, —That the brief submitted by the North West CruiseShip Association be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence* (*See Appendix "C-121/1"*)

Richard G. Barlow made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

It was agreed, —That the brief submitted by the Chamber of Shipping of British Columbia be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence* (*See Appendix "C-121/2"*)

It was agreed, —That the following witnesses be invited to appear on Tuesday, June 1, 1993:

1. Janice Harvey from the Conservation Council of New Brunswick and that they be reimbursed for living and traveling expenses as per guidelines established by the Panel of Legislative Committee Chairman.

2. Bob Bossin from Save the Georgia Strait Alliance and David Anderson from the BC Citizens Advisory committee on Oil Spill Prevention and Response and that they be reimbursed for living and traveling expenses as per guidelines established by the Panel of Legislative Committee Chairman.

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Bill Casey, Marlene Catterall, Jim Fulton, Lee Richardson et Stan Wilbee.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Philippe Ducharme, conseiller législatif. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Daniel Dupras, attaché de recherche. *Du Bureau des projets de loi d'intérêt public:* Bill Farrell, greffier à la procédure.

Témoins: De l'Association des armateurs canadiens: T. Norman Hall, président; Neil Hunter, gérant, opérations maritimes; Jean-Paul Sirois, directeur, Recherches économiques *De l'Institut canadien des produits pétroliers:* Ford Ralph, vice-président, Logistique, Petro-Canada; Victor H. Bennett, directeur, Planification d'urgence; Robert Vincent, chef, Plan de protection de l'environnement marin. *De Northwest Cruise Ship Association:* Arie van Nooort, président; Dan Grausz, vice-président et conseiller général, Holland America Line/Westours; et Capitaine Richard C. Stevens, directeur exécutif. *De Chamber of Shipping of British Columbia:* Richard G. Barlow, président; Richard C. Stevens, directeur exécutif.

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 12 mai 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 26 mai 1993, fascicule nº 1*).

T. Norman Hall fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Ford Ralph fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Arie van Nooort et Dan Grausz, font chacun un exposé et, avec les autres témoins, répondent aux questions.

Il est convenu, —Que le mémoire de North West CruiseShip Association figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*Voir Appendice «C-121/1»*).

Richard G. Barlow fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu, —Que le mémoire de Chamber of Shipping of British Columbia, figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*Voir Appendice «C-121/2»*).

Que les témoins énumérés ci-après soient invités à témoigner le mardi 1er juin 1993:

1. Janice Harvey, du Conseil de la conservation du Nouveau-Brunswick, et que lui soient remboursés ses frais de déplacement et de séjour selon les directives établies par le comité des présidents des comités législatifs.

2. Bob Bossin, de Save the Georgia Strait Alliance, et David Anderson, du BC Citizens Advisory Committee on Oil Spill Prevention and Response, et que leur soient remboursés leurs frais de déplacement et de séjour selon les directives établies par le comité des présidents des comités législatifs.

3. Dr. Allan Clarke from the International Joint Commission.

4. Ken Ryan and Wayne Halley, Coast Guard Personnel Expert in the field of vessel design—double hulls and pollution response respectively.

5. David Brander-Smith, Chairman of the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capacity; and,—That the Committee proceed to the clause by clause consideration of the Bill on Wednesday, June 2, 1993.

At 12:50 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

3. Allan Clarke de la Commission internationale mixte.

4. Ken Ryan et Wayne Halley, spécialistes de la Garde côtière respectivement dans la conception des navires (doubles coques) et l'intervention en cas de pollution.

5. David Brander-Smith, président du Comité d'examen de la sécurité des pétroliers et des plans d'urgence en cas de déversement; enfin—Que le Comité commence l'étude détaillée le mercredi 2 juin.

À 12 h 50, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, May 26, 1993

• 1633

The Chairman: Order. First I should read my letter of appointment, which is from the current Acting Speaker, Andrée Champagne. Addressed to me, it reads:

Dear Colleague:

Pursuant to Standing Order 113, this is to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof.

So there we go. I would ask the clerk now to read the order of reference.

The Clerk of the Committee: It is:

That Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

The Chairman: The next item on the agenda is any opening remarks the chairman may wish to make. About the only one I'd like to make, apart from welcoming you to the committee and welcoming those who are interested in this bill to these proceedings, is that we have in front of us an agenda that deals with some of the routine business motions. The main item on today's agenda will come under future business. It is to discuss how we wish to proceed on the committee.

• 1635

My interest is in assisting the committee to expedite its business.

With that, let me introduce to you the staff who have been assigned to the committee. Mr. Robert Normand, known to many of you, is the clerk of the committee. Philippe Ducharme is our legislative counsel. Daniel Dupras is our research officer.

Thank you for your assistance.

Now routine motions. The first one is on printing. Can I have someone move the motion that is in front of you?

Mr. Wilbee (Delta): I will.

Mr. Fulton (Skeena): What are the numbers we're printing, Mr. Chairman; and what lists are we going to be using to get these mapped out?

The Chairman: I'm advised we don't have a list.

The Clerk: I'm sorry, sir.

The Chairman: The question is, how many do we print? The minutes show 750.

Mr. Fulton: The coast guard, I assume, have developed a list of those parties who participated or have been interested, but it might be helpful if that could be circulated, if you have one, so we could have a quick look at it. I'm not certain, at a first crack, we need 750 copies of these minutes. But if we saw a list, we might have a better idea.

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 26 mai 1993

Le président: La séance est ouverte. Je vais d'abord vous donner lecture de ma lettre de désignation, qui me vient de la Présidente intérimaire, Andrée Champagne. La lettre m'est adressée et dit ceci:

Cher collègue,

Conformément à l'article 113 du Règlement, la présente confirme votre désignation à titre de président du Comité législatif sur le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence.

Nous y voilà donc. Je vais maintenant demander au greffier de nous lire l'ordre de renvoi.

Le greffier du comité: Le voici:

Que le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence soit maintenant lu une deuxième fois et déféré à un comité législatif.

Le président: Le prochain article à l'ordre du jour, ce sont toutes les déclarations que le président désire faire. La seule déclaration que je voudrais faire, à part vous souhaiter la bienvenue au comité et souhaitez la bienvenue à ceux qui s'intéressent à l'étude de ce projet de loi, c'est que nous avons devant nous un ordre du jour où figurent les motions courantes. Les questions futures constituent le principal article de l'ordre du jour. Le comité doit maintenant s'entendre sur la façon de procéder.

Je ne veux qu'aider le comité à expédier ses affaires courantes.

Cela dit, permettez-moi de vous présenter le personnel qui a été affecté au comité. M. Robert Normand, que nombre d'entre vous connaissent, est le greffier du comité. Notre conseiller législatif est Philippe Ducharme. Notre recherchiste est Daniel Dupras.

Je vous remercie de votre aide.

Passons maintenant aux motions courantes. La première porte sur l'impression. Quelqu'un veut-il se faire l'auteur de la motion que vous avez devant vous?

M. Wilbee (Delta): J'accepte.

M. Fulton (Skeena): Combien d'exemplaires allons-nous imprimer, monsieur le président; et quelles listes allons-nous utiliser pour les envois?

Le président: On me dit que nous n'avons pas de liste.

Le greffier: Je m'excuse, monsieur.

Le président: La question est de savoir combien d'exemplaires nous allons imprimer. L'ordre du jour dit 750.

M. Fulton: Je crois savoir que la Garde côtière a fait la liste des parties qui ont participé ou qui ont exprimé leur intérêt pour cette question, et il serait peut-être utile de la distribuer, si vous l'avez, pour que nous puissions y jeter un coup d'oeil. De prime abord, je ne suis pas sûr que nous ayons besoin de 750 exemplaires de ces procès-verbaux. Mais si nous pouvions voir la liste, nous aurions une meilleure idée.

[*Text*]

The Chairman: I understand the coast guard has developed a list of about 1,100. But it can presumably make copies for its purposes, so I don't think we should worry about that. I think we should look at what the committee's interests are.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Standard procedure is 750.

The Chairman: Yes, that's what's in front of us.

Unless you have a better idea, do we proceed with the standard number?

Mr. Fulton: The only thing I'm thinking, Mr. Chairman, is that we're going to be operating under fairly tight time constraints, both with witnesses and in getting any amendments we're interested in dealing with. If we want to make sure those who should be informed of the proceedings of these minutes get them as quickly as possible, rather than our printing them and sending them over to the coast guard, which reprints them and sends them out, it might well be that we could consolidate one list, simply in the interests of making sure it is done as expeditiously as possible for those who are concerned about this, of which there are three or four main areas of the country. That's the only thing I was thinking about on my way here.

The Chairman: Perhaps what we could do is have this motion. We could have some consultation afterwards, if there's a mood to amend the motion. We could always accept that before some other proceeding.

Mr. Fulton: All right.

Mr. Gray: Perhaps the clerk could look into the list thing and give it to the committee at the next meeting.

The Clerk: Mr. Chairman, the amount of 750 copies suggested in here has been looked into by the Board of Internal Economy and is an acceptable number of copies to cover the minimum requirements for a committee. Any quantity over and above the 750 copies has to be paid for by this committee.

The Chairman: But that having been said, as I understand it, there is a standard budget for the committee, which presumably wouldn't be broken by any additional number.

In the absence of hearing another number, can we proceed with this motion as moved? If consultations take place with the clerk and anyone who wishes to come forward later with an amendment does so, we'll honour it. Agreed?

Mr. Fulton: Yes, I agree with that, Mr. Chairman. If the clerk could then simply bring two things. . .first a list from the coast guard saying whom they have been dealing with in the development of this legislation, so the committee could have a look at that list, and second, an estimate of what additional cost it would be. I don't think we'll have a whole lot of hearings. Therefore if it turns out to be most expeditious for us to print 900, 1,100 or 1,300, or whatever, that may well be the most cost-effective way of going about it.

If we can get those two things from the clerk, I agree with the motion. Let's go ahead with 750.

[*Translation*]

Le président: On me dit que la Garde côtière a dressé une liste d'environ 1 100 adresses. Mais la Garde côtière peut sans doute imprimer des exemplaires pour ses propres besoins, je ne crois donc pas que nous ayons à nous inquiéter de cela. Je crois que nous devrions nous préoccuper strictement des intérêts du comité.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): On imprime normalement 750 exemplaires.

Le président: Oui, c'est ce que nous avons devant nous.

A moins que vous n'ayez une meilleure idée, allons-nous imprimer le nombre habituel d'exemplaires?

M. Fulton: La seule chose à laquelle je pensais, monsieur le président, c'est que notre calendrier de travail sera très serré, tant pour l'audition des témoins que pour l'examen des amendements qui pourraient nous intéresser. Si nous voulons nous assurer que ceux qui voudraient recevoir les procès-verbaux les obtiennent aussi vite que possible, plutôt que de les imprimer et de les envoyer à la Garde côtière, qui les réimprimera et les expédiera, il vaudrait peut-être mieux ne faire qu'une seule liste, ne serait-ce que pour nous assurer qu'on envoie les procès-verbaux le plus vite possible à ceux qui s'intéressent à la question, et il y a des intéressés dans les trois ou quatre grandes régions du pays. C'est la seule chose à laquelle je pensais en m'en venant ici.

Le président: Ce que nous pouvons peut-être faire, c'est simplement adopter cette motion. Nous pourrions procéder à des consultations par après, si l'on juge utile de modifier la motion. Nous pourrions toujours adopter celle-ci avant de prendre d'autres mesures.

M. Fulton: Très bien.

M. Gray: Le greffier pourrait peut-être trouver la liste et la remettre au comité à la prochaine séance.

Le greffier: Monsieur le président, le chiffre de 750 exemplaires qu'on propose ici a été arrêté par le Bureau de régie interne et constitue le nombre acceptable d'exemplaires répondant aux exigences minimales d'un comité. Si l'on imprime plus de 750 exemplaires, c'est le comité qui paie.

Le président: Mais cela dit, si je comprends bien, le comité a un budget normal qui ne serait probablement pas dépassé si l'on imprimait davantage d'exemplaires.

Si l'on ne propose pas un autre chiffre, pouvons-nous adopter la motion telle qu'elle est libellée? Si le greffier doit procéder à d'autres consultations et si quiconque propose un amendement plus tard, nous y verrons. D'accord?

M. Fulton: Oui, je suis d'accord avec cela, monsieur le président. Le greffier pourrait-il simplement nous donner deux choses. . . D'abord, une liste de la Garde côtière qui nous dirait qui s'est intéressé à l'articulation de ce projet de loi pour que le comité puisse jeter un coup d'oeil sur cette liste, et ensuite, une estimation de ce que ce coût supplémentaire serait. Je ne crois pas que nous aurons beaucoup d'audiences. Il serait donc peut-être plus simple pour nous d'imprimer 900, 1 100 ou 1 300 exemplaires, ou peu importe, ce serait peut-être la façon la plus économique de procéder.

Si nous pouvons obtenir ces deux choses du greffier, je suis d'accord avec la motion. Imprimons-en 750.

[*Texte*]

The Chairman: Will you seek to get those as requested?

The Clerk: Will do, sir.

Mrs. Catterall (Ottawa West): I wonder if I could just be clear about what list we are seeking. As I understand it, there was virtually no consultation on this bill. There have been discussions since the Brander-Smith report was finalized with various groups, but no specific consultation on this bill. In my reading of the department's own information at the time the bill came into the House, it appeared what it had done was to keep certain groups of people informed. So I'm wondering what list precisely we're asking for. Is there a standard list of people who have been kept informed by the department since the report was released, on both the bill and all other activities taken in response to the report, and will we be seeing that entire list?

• 1640

The Chairman: If I could head you off at this point, presumably we're going to be hearing from the department, and you can raise those questions with the department. It seems to me it's appropriate at that point. In fact, as Jim was making his point I was thinking that may be an appropriate point to ask questions about this list.

But he has made a request of the clerk. The clerk can take up the request with the coast guard. If it becomes a matter of controversy, it can be dealt with when the witnesses are here or at some other stage.

About the motion we have in front of us, which has to do with printing, the numbers of copies, we can perhaps deal with it now and get on with the other issue of consultation when you have witnesses—

Mrs. Catterall: I'm trying to clarify what list has been asked for. I gather you've accepted that as a request to the clerk, and I would like to know what list it is.

The Chairman: I simply accept it as a request. If it isn't clear to the coast guard and doesn't come back in proper order, there'll ample opportunity to discuss it.

Motion agreed to

The Chairman: The second motion has to do with the receiving and printing of evidence when a quorum is not present, the standard motion.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Questioning of witnesses. . .that during the questioning of witnesses the first spokesperson of each party be allocated ten minutes and thereafter it be five minutes for other members of the committee.

Mr. Gray: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Support staff. Do we have that motion?

The Clerk: It's not necessary, sir.

The Chairman: Therefore we won't ask for it.

[*Traduction*]

Le président: Obtiendrez-vous ces renseignements?

Le greffier: Oui, monsieur.

Mme Catterall (Ottawa-Ouest): Je voudrais savoir de quelle liste il s'agit. Si je comprends bien, ce projet de loi n'a fait l'objet d'à peu près aucune consultation. Des discussions avec divers groupes ont eu lieu depuis le dépôt du rapport Brander-Smith, mais il n'y a eu aucune consultation sur ce projet de loi en particulier. En lisant les renseignements du ministère au moment où le projet de loi a été déposé en Chambre, j'ai appris qu'on avait tenu certains groupes au courant. Je me demande donc de quelle liste il s'agit au juste. Y a-t-il une liste normale de personnes qui ont été tenues au courant par le ministère depuis que le rapport a été publié, quant au projet de loi et à toutes les autres mesures qui ont été prises faisant suite au rapport, et verrons-nous cette liste complète?

Le président: Si je peux vous arrêter sur ce point, j'imagine que nous allons entendre les représentants du ministère, et vous pourrez leur poser ces questions. Il me semble que c'est suffisant pour le moment. En fait, en écoutant Jim, j'ai pensé qu'il serait bon de poser des questions sur cette liste.

Mais il a fait une demande au greffier. Le greffier transmettra sa demande à la Garde côtière. Si cela fait problème, nous pourrons y voir lorsque les témoins seront ici ou plus tard.

Quant à la motion que nous avons devant nous, qui a trait à l'impression, au nombre d'exemplaires, nous pouvons peut-être l'adopter maintenant et examiner cette question de la consultation lorsque les témoins seront ici. . .

Mme Catterall: Je veux seulement savoir de quelle liste il s'agit. Je vois que vous avez accepté la demande qui a été faite au greffier, et j'aimerais savoir de quelle liste il s'agit.

Le président: J'ai simplement accédé à la demande. Si la Garde côtière ne comprend pas ce que nous voulons et que nous n'obtenons pas de réponse satisfaisante, nous aurons amplement le temps d'en discuter.

La motion est adoptée

Le président: La deuxième motion permet au président de recevoir des témoignages et d'autoriser leur impression en l'absence de quorum, soit la motion habituelle.

M. Richardson (Calgary Sud-Est): J'en propose l'adoption.

La motion est adoptée

Le président: L'interrogation des témoins. . . que lors de l'interrogation des témoins, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti, et cinq minutes par la suite, à chaque autre intervenant.

M. Gray: J'en propose l'adoption.

La motion est adoptée

Le président: Le personnel de soutien. Avons-nous cette motion?

Le greffier: Ce n'est pas nécessaire, monsieur.

Le président: Nous n'en proposerons donc pas l'adoption.

[*Text*]

Future business. Some informal consultations have taken place. Let me just report those to you. Then we can decide how we wish to proceed. We have available today three witnesses from the department: Mr. Mike Turner, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard; Mr. Tom Ring, Director, Environmental Response and Emergency Planning; and Mark Gauthier, Counsel, Department of Justice. They would be ready to make a presentation to the committee now or when we have finished the business part of the meeting. We know the bells are to ring at 6:45 p.m., so perhaps the first suggestion for the committee to consider would be hearing from them today at some agreed cut-off point. I don't know whether anybody has any preferences for the cut-off point, 6 or 6:30 p.m.

A room has been arranged for tomorrow at 9 a.m. That again is totally informal, and the department has consulted some prospective witnesses who've indicated an interest in coming before the committee: the Canadian Shipowners Association, the Canadian Petroleum Products Institute, the Northwest Cruise Ship Association, and the Chamber of Shipping of British Columbia.

If each of the witnesses had 45 minutes, that would take us from 9 a.m. until 12 noon tomorrow. This room has been booked for the full day, but some of us have other obligations, so it may be difficult to go beyond the morning. A room, whether it's this room or not, has been booked for Tuesday next.

Mr. Clerk, could you advise us on any other times for next week when rooms are being booked, other than next Tuesday morning?

The Clerk: So far, Mr. Chairman, I've booked a room all day Tuesday. I have not gone beyond the Tuesday. I am waiting for instructions from the committee on that, sir.

The Chairman: So that is as far as we have gone. I believe at this point we may need the assistance of the coast guard. The members themselves may have made some informal contacts with potential witnesses, but these are the only witnesses I have been advised are interested and ready at this stage to make a presentation to the committee.

• 1645

Just so you have it in front of you, once the committee has finished hearing witnesses, of course, we then have to deal with the bill clause by clause and any amendments that would be presented. I am informed the government will likely put forward a few amendments, and of course opposition members or other members of the committee may have other amendments, either now planned or as a result of evidence that comes before the committee.

Having dealt with that, we would then report back to the House. I think it could be done in 24 hours, but there's a normal waiting period. Then the House would have to work the bill in if it proposes to deal with it in this session; work it into the timetable for the government and the House.

That's what's in front of us.

Mrs. Catterall: The meeting tomorrow morning conflicts with a special meeting of the environment committee. It starts at 8:30 a.m. If the start of the meeting could be delayed until 9:30, it would make it possible for both Liberal members of the committee to be here.

[*Translation*]

Questions futures. Des consultations ont eu lieu à titre officieux. Je vais vous dire ce qu'il en est. Nous pourrons ensuite décider comment nous voulons procéder. Nous pouvons entendre aujourd'hui trois témoins du ministère: M. Mike Turner, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne; M. Tom Ring, directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence; et Mark Gauthier, conseiller juridique, ministère de la Justice. Ces personnes sont prêtes à faire un exposé au comité dès maintenant ou lorsque le comité aura expédié ses affaires courantes. Nous savons que la cloche doit sonner à 18h45, le comité pourrait donc décider d'abord jusqu'à quelle heure il veut les entendre aujourd'hui. Veuillez me dire jusqu'à quelle heure vous voulez siéger, 18 heures ou 18h30.

Une salle a été réservée pour demain 9 heures. Encore là, il n'y a absolument rien d'officiel, et le ministère a pressenti des organisations qui se sont dites intéressées à témoigner devant le comité: l'association des armateurs canadiens, le Canadian Petroleum Products Institute, la Northwest Cruise Ship Association et la Chamber of Shipping of British Columbia.

Si l'on donne 45 minutes à chaque groupe de témoins, cela nous mènera de 9 heures à midi demain. Cette salle-ci a été réservée pour toute la journée, mais certains d'entre nous ont d'autres obligations, il nous serait peut-être donc difficile de siéger l'après-midi. Une salle, qu'il s'agisse de celle-ci ou d'une autre, a été réservée pour mardi prochain.

Monsieur le greffier, pouvez-vous nous dire à quel autre moment la semaine prochaine des salles ont été réservées, autre que mardi matin prochain?

Le greffier: Jusqu'à présent, monsieur le président, j'ai réservé une salle toute la journée mardi. Je ne suis pas allé plus loin que mardi. J'attends les instructions du comité à ce sujet, monsieur.

Le président: Nous ne sommes donc pas allés plus loin. Je crois que nous pourrions maintenant avoir besoin de l'aide de la Garde côtière. Les députés eux-mêmes ont peut-être eu des contacts officieux avec des témoins potentiels, mais ces témoins-ci sont les seuls dont on me dit qu'ils sont prêts dès maintenant à faire un exposé au comité.

Pour que tout le monde sache où nous en sommes, une fois que le comité aura fini d'entendre les témoins, bien sûr, nous devrons ensuite passer à l'étude du projet de loi article par article et de tous les amendements qu'on voudra proposer. On me dit que le gouvernement proposera probablement quelques amendements, et bien sûr les députés de l'opposition ou d'autres députés du comité pourraient avoir d'autres amendements, qui sont déjà prêts maintenant ou qui s'inspireront des témoignages que le comité aura entendus.

Après cela, nous soumettrons notre rapport à la Chambre. Je pense que cela pourra se faire en 24 heures, mais il y a une période d'attente normale. La Chambre pourra ensuite adopter le projet de loi si elle propose de le faire au cours de cette session-ci; on pourrait l'intégrer dans le calendrier du gouvernement et de la Chambre.

C'est ce qui nous attend.

Mme Catterall: La séance prévue pour demain matin entre en conflit avec une séance spéciale du comité de l'environnement qui commence à 8h30. Si l'on peut reporter à 9h30 l'ouverture de la séance, les deux députés libéraux du comité pourront être ici.

[*Texte*]

The Chairman: Without excepting that at this point, let's just get reactions and responses on what is tentatively laid out.

Mr. Fulton: Tomorrow morning I have the same conflict.

The Chairman: That may be an easy point to knock off first. Let's start at 9:30 a.m. tomorrow. Is that agreed?

Mr. Wilbee: I have a problem at 9:30, but it's a brief one, so we can get a fill-in. I think it's important to get the witnesses going.

The Chairman: All right. I hear no objection. Then we'll order that tomorrow we'll start at 9:30 and we will invite those four witnesses from the four groups to appear before the committee, and perhaps in the order I outlined them, the Canadian Shipowners Association, the Canadian Petroleum Products Institute, the Northwest Cruise Ship Association, and the Chamber of Shipping of British Columbia.

If the clerk could see that they are formally invited to appear... I gather they're all here, so that shouldn't take a big... I could do a hands-up. In any event, on the assumption they're all here, we can proceed tomorrow.

That leaves where we go after that and whether there are any other witnesses members of the committee would be interested in having the clerk contact to see if they would be interested in making a presentation.

I took it we had the schedule approved. The only addition would be the actual times.

Let's do it, just to be formal. Before we leave tomorrow morning, I would propose we start at 9:30 a.m. with the Canadian Shipowners Association. Then the others would follow at 45-minute intervals.

An hon. member: I so move.

Motion agreed to

The Chairman: Where do we go after that?

Mrs. Catterall: I'm finding the first selection of witnesses interesting, because they're obviously all industry witnesses. I'm finding it interesting that they've been contacted and they're all here and it appears no other points of view that might want to come before the committee have been brought in at the earliest stages. I'll certainly ask the coast guard people about who was contacted and why that particular selection was made. What's obvious to me, Mr. Chair, is that no environmental groups are here. I don't see, from the distribution list that was provided, with various faxes, that they particularly were informed by the coast guard. It does put them at a bit of a disadvantage, particularly since volunteer organizations have a harder time responding very quickly to ad hoc requests from committees of Parliament. Therefore I'm curious about the comments of my colleague from Skeena about the apparent haste to move quickly on this bill.

The Chairman: Perhaps I could just interject. I don't want to extend the proceedings unnecessarily, but if the witness from the coast guard would like to move up to the table, we could deal with this aspect of it now. I certainly was informed that at least some groups who would fit in the description of environmental groups were in fact contacted. Rather than our marching off without the information in front of us...

[*Traduction*]

Le président: Sans fermer la porte à cette suggestion, j'aimerais avoir votre avis sur l'horaire qui est déjà envisagé.

M. Fulton: J'ai le même conflit d'horaire demain matin.

Le président: On peut donc régler cela facilement tout de suite. Commençons à 9h30 demain. Êtes-vous d'accord?

M. Wilbee: Je dois m'absenter à 9h30, mais brièvement seulement, je peux donc trouver un remplaçant. Je crois qu'il est important d'entendre les témoins le plus vite possible.

Le président: Très bien. Je ne vois aucune objection. Nous décidons donc que nous allons commencer demain à 9h30 et nous inviterons ces quatre groupes à témoigner devant le comité, dans l'ordre que j'ai indiqué, soit l'Association des armateurs canadiens, le Canadian Petroleum Products Institute, la Northwest Cruise Ship Association et la Chamber of Shipping of British Columbia.

Le greffier peut-il voir à ce que ces groupes soient invités officiellement à témoigner... Je crois qu'ils sont tous ici, ça ne devrait donc pas être très difficile... Je peux leur demander de lever la main. De toute manière, comme je crois qu'ils sont tous ici, nous pourrons aller de l'avant demain.

Ce qui nous amène à décider ce que nous ferons après et s'il y a d'autres témoins que le comité voudrait entendre et que le greffier pourrait pressentir pour savoir s'ils veulent faire un exposé.

Je tiens pour acquis que nous avons approuvé le calendrier. Il ne nous reste qu'à nous entendre sur les moments où nous allons siéger.

Faisons cela tout de suite, pour que tout soit officiel. Avant que nous nous quittions, je propose que nous commencions demain matin à 9h30 avec l'Association des armateurs canadiens. Puis les autres suivront à 45 minutes d'intervalle.

Une voix: J'en fais la proposition.

La motion est adoptée

Le président: Que faisons-nous après cela?

Mme Catterall: Je trouve la première liste de témoins intéressante parce que ce sont tous des témoins de l'industrie, de toute évidence. Je trouve intéressant qu'on les ait pressentis et qu'ils soient tous ici, et il semble que le comité n'entendra pas de points de vue différents au tout début. Je vais certainement demander aux représentants de la Garde côtière qui a été pressenti et pourquoi ce choix précis a été fait. Ce qui m'apparaît évident, monsieur le président, c'est qu'il n'y a pas de groupes écologiques ici. D'après la liste d'envoi qu'on nous a remise, avec les diverses télécopies, je constate que la Garde côtière ne les a pas informés. Ce qui les défavorise quelque peu, surtout étant donné que les organisations bénévoles ont plus de mal à réagir rapidement aux demandes imprévues des comités parlementaires. Je suis donc curieuse de savoir pourquoi mon collègue de Skeena veut faire adopter rapidement ce projet de loi.

Le président: J'aimerais intervenir ici. Je ne veux pas qu'on prolonge la séance indûment, mais si les témoins de la Garde côtière prenait place à la table, nous pourrions faire la lumière sur cette question tout de suite. On m'a dit clairement qu'on avait pressenti à tout le moins certains groupes qu'on pourrait qualifier d'écologiques. Plutôt que de poursuivre sans les renseignements voulus...

[*Text*]

Mr. Ring or Marg Penniston, perhaps you could assist the committee on this.

• 1650

Mrs. Catterall: Mr. Chair, what I am trying to discern from you is if any conclusions have been reached about a timeframe for this committee's work.

The Chairman: No conclusion has been reached, because as I said at the beginning, it is up to the committee to decide. There have been some informal discussions. As far as the informal discussions go, no one has proposed an end for the work of the committee. There has just been this general indication of interest on all sides to have it dealt with in time for this session of Parliament to deal with the bill. Outside of that, there is no specific time.

Perhaps we could ask Mr. Ring to inform the committee who was contacted about these hearings and what response, if any, there was.

Mr. T. Ring (Director, Environmental Response and Emergency Planning, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. I will try to do so briefly, but it can be a rather lengthy and extensive answer. I will try to be complete, but as brief as I can.

When the public review panel completed its hearings some three years ago, in the course of its deliberations it prepared a database of some 700 names of individuals and associations and groups who had contacted the public review panel and had appeared or submitted briefs or attended hearings. The panel turned that particular document over to the coast guard, which was then combined with the coast guard's own consultation database of 500 names of associations. We did a combination of the two and arrived at a database of some 1,200.

From that point we prepared a discussion paper setting out the main elements of the panel's report. That discussion paper was distributed to the 1,200 names on that database, including a number of environmental groups and associations. I have a list of them I can provide separately. The database is about 100 pages of names. I think that was the list that was referred to earlier. I can provide that to the committee.

Subsequent to the feedback the coast guard received from its initial discussion paper, a series of proposals were sent out to the same distribution list. This binder here represents some of the products that were sent to the 1,200 people on that distribution list over the course of the last two and a half years. It is fairly extensive. Again, I can make this available to the clerk of the committee. We put it together for the committee to have. It contains all the various policy proposals, policy considerations, and suggestions that were sent out to the various groups, with input received. . .and then turned around and sent back.

Moving quickly, so I don't get into too much detail. . .in March 1991, I believe—

The Chairman: I would ask you to be very specific. We have a relatively short period of time today. The issue I think the committee is interested in hearing is the information about these hearings—

[*Translation*]

Monsieur Ring ou Marg Penniston, auriez-vous l'obligeance de venir en aide au comité.

Mme Catterall: Monsieur le président, j'essaie de savoir si un délai quelconque a été fixé pour l'accomplissement des travaux du comité.

Le président: Aucun délai n'a été fixé, puisque, comme je l'ai dit au début, c'est au comité de prendre une décision à cet égard. Le sujet a toutefois fait l'objet de discussions informelles, mais personne n'a proposé de date limite pour l'achèvement de nos travaux. Cependant, toutes les parties semblent s'entendre pour dire que l'examen du projet de loi devrait être terminé à temps pour que le Parlement puisse l'adopter avant la fin de la session. À part cette volonté générale, il n'existe pas d'échéancier comme tel.

Nous pourrions peut-être demander à M. Ring de nous dire qui a été contacté au sujet des audiences du comité et quelles ont été les réactions, si tant est qu'il y en ait eu.

M. T. Ring (directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence, Transports Canada): Merci, monsieur le président. Je pourrais répondre assez longuement à cette question, mais j'essayerai de ne rien omettre tout en restant aussi bref que possible.

Au cours de ses travaux qui ont pris fin il y a environ trois ans, le comité de révision a élaboré une base de données de quelque 700 noms de particuliers, d'associations et de groupes qui avaient communiqué avec lui, qui lui avaient soumis des mémoires ou qui avaient assisté à ses audiences ou encore qui y avaient comparu. Cette liste a ensuite été remise à la Garde côtière, qui l'a incorporée à sa propre base de données, comportant 500 noms d'associations, ce qui nous a donné une liste combinée de quelque 1 200 noms.

Nous avons alors rédigé un document de travail détaillant les principales conclusions du rapport du comité. Ce document de travail a été distribué aux 1 200 groupes et particuliers figurant sur la liste, dont des groupes et des associations écologiques. J'ai ici la base de données dont je peux vous remettre copie; elle fait une centaine de pages. Je crois que c'est de cette liste qu'il était question tout à l'heure. Je peux en faire obtenir copie au comité.

Après avoir analysé les observations faites par les divers groupes en réaction à son document de travail initial, la Garde côtière a élaboré une série de propositions qu'elle a fait parvenir aux groupes qui se trouvaient sur cette même liste d'envoi. Le classeur que j'ai ici contient certains des documents qui ont été envoyés aux 1 200 adresses figurant sur la liste d'envoi au cours des 30 derniers mois. La documentation est assez volumineuse. Là encore, je peux remettre au greffier du comité ce classeur que nous avons préparé à l'intention du comité. Vous y trouverez les diverses propositions, considérations générales et suggestions qui ont été communiquées aux différents groupes et qui ont ensuite été modifiées en fonction des observations recueillies puis envoyées de nouveau aux groupes figurant sur la liste.

Passons rapidement, car je ne veux pas entrer trop dans le détail. . . en mars 1991, je crois. . .

Le président: Je vous demanderais d'être bien précis. Nous n'avons que très peu de temps devant nous aujourd'hui. Ce qui intéresse le comité, c'est de savoir ce qui a été dit au sujet de nos audiences. . .

[*Texte*]

Mr. Ring: Yes, sir.

The Chairman: —and what environmental groups and others. . .or what you did to notify people of these hearings coming up this week and next week.

Mr. Ring: I am sorry, sir. I was fast-forwarding there.

In April last year we started our discussions on the proposals to amend the Canada Shipping Act; this particular issue. Again, throughout the course of all those discussions there have been regular notifications—and I can provide those to the committee—to all the environmental groups and all the associations and interests that are on that database of 1,200. I have the documents here of all the submissions that went out.

When the bill came to second reading, we sent out another issues update. It was a standard piece of documentation we used, notifying people that in fact the bill would move from first reading to second reading and committee stage.

That is the process we followed.

The Chairman: Did you inform them of the fact that the legislative committee had been established and that it would be holding hearings this week and next week?

Mr. Ring: We prepared an issues update, another piece of documentation, a "fax alert" we sent out to. . .again, I don't have the precise distribution list on that group. We did contact some of the environmental groups who had consulted with us through that process, Mr. Brander-Smith principal among them, and some of the others, directly. Yes, sir.

Mrs. Catterall: I have a distribution list received in the third fax that was sent to me by the coast guard on May 26. There was a fax alert on May 19, a fax alert on May 20. The distribution list I got with the May 26 fax is only this long, and it doesn't include any environmental groups.

• 1655

I'd like to know, first, what the status of this distribution list is. Secondly, what is the distribution list for these fax alerts, in which I wondered if the coast guard was taking over the work of the committee secretariat, I must say—

The Chairman: The committee didn't exist till now.

Mrs. Catterall: I know.

Thirdly, could I ask about some specific environmental groups that I know do have an interest in this issue and that at least say they didn't know the bill was going into the House. They say they had received newsletter mailings, but nothing more direct in terms of consultations. Could I ask you to note these names—they are only a few, because I have your list, obviously—and find out if those specific ones were on it: Canadian Arctic Resources Committee, the Canadian Nature Federation, the West Coast Environmental Law Association, the Conservation Council, the Canadian Environmental Network.

[*Traduction*]

M. Ring: Oui, monsieur.

Le président: . . .et ce que les groupes écologiques et les autres. . . ou ce que vous avez fait pour informer les groupes en question des audiences que nous tenons cette semaine et la semaine prochaine.

M. Ring: Je m'excuse, monsieur le président. Je faisais un peu de télescopage.

En avril dernier, nous avons entamé nos discussions sur les propositions de modification à la Loi sur la marine marchande. Là encore, tout au long de nos discussions, nous avons communiqué à intervalles réguliers. . . et je peux fournir au comité la documentation en question. . . avec tous les groupes écologiques et les autres associations figurant sur la base de données de 1 200 noms. J'ai ici le texte de tous les documents qui ont été envoyés.

Au moment de l'examen en deuxième lecture du projet de loi, nous avons envoyé un document de mise à jour, comme nous le faisons pour d'autres questions d'actualité, afin d'informer les groupes du fait que le projet de loi passerait de la première lecture à la deuxième lecture et à l'étude en comité.

Voilà le processus que nous avons suivi.

Le président: Leur avez-vous dit que le comité législatif avait été créé et qu'il tiendrait des audiences cette semaine et la semaine prochaine?

M. Ring: Nous avons rédigé un document de mise à jour de même qu'un autre document, sous forme d'avis télécopié, que nous avons envoyé. . . là encore, je n'ai pas la liste de ceux à qui ce document a été envoyé. Nous avons communiqué directement avec certains des groupes écologiques qui avaient participé à nos consultations tout au long du processus, notamment avec M. Brander-Smith. Alors, oui, nous les avons informés.

Mme Catterall: J'ai ici la liste d'envoi qui figurait dans le troisième document télécopié qui m'a été envoyé par la Garde côtière le 26 mai. Vous aviez envoyé un avis télécopié le 19 mai et un autre le 20 mai. La liste d'envoi que j'ai reçue avec le document télécopié du 26 mai est très courte et ne comprend aucun groupe écologique.

Je veux savoir, tout d'abord, ce qu'il en est de cette liste d'envoi. Ensuite, je veux savoir quelle est la liste d'envoi utilisée pour ces avis télécopiés, qui m'ont amenée à me demander si la Garde côtière n'était pas en train d'assumer les fonctions du secrétariat du comité; je dois dire. . .

Le président: Le comité vient tout juste d'être créé.

Mme Catterall: Oui, je sais.

Enfin, je vous demanderais une explication au sujet de certains groupes écologiques dont je sais qu'ils s'intéressent à cette question et qui, à ce qu'ils disent, ne savaient pas que le projet de loi serait présenté à la Chambre. Ils disent avoir reçu des bulletins de nouvelles, mais aucun document les invitant directement à participer au processus de consultations. Puis-je vous demander de prendre ces noms en note—il n'y en a que quelques-uns, puisque j'ai votre liste, bien entendu—et de vérifier s'ils figurent sur la liste: Comité canadien des ressources arctiques, Fédération canadienne de la nature, West Coast Environmental Law Association, Conseil de conservation et Réseau canadien de l'environnement.

[*Text*]

Mr. Ring: I think those are all names on the list. I was just trying to get for you the issues update, which went to all those people on that list dated April 2, stating that the amendments to the Canada Shipping Act, Bill C-121, were as tabled; one dated April 20, which provides an update on where we were with the bill; and one on May 14. All of them ask for parties who are interested to contact the coast guard for further information. All of them request any input or concerns they have. The latest one, as of May 14, which I believe was just as this committee was constituted, after second reading on May 12, specifically says second reading has been completed and the bill would be going to a special legislative committee very shortly, and it asks again for further input.

That issues update in fact went to the 1,200 on the distribution list.

Mrs. Catterall: And the three fax alerts?

Mr. Ring: No, the fax alerts were sent to the group that had written to us to say, through the process, they were interested in specific information. So the general information went out to the 1,200. The specific information went to those who fed back that they were interested in additional information.

Mrs. Catterall: Can you give that to me and the committee?

Mr. Ring: Yes.

Mrs. Catterall: Thank you.

The Chairman: All this is under the issue of what other steps the committee wishes to take concerning witnesses. Is there any recommendation?

Mr. Fulton: Yes, Mr. Chairman. I certainly agree the five groups Marlene has touched upon should be contacted to see if there is some role they would like to play in our proceedings. I stand to be corrected by Mr. Ring, but I don't think they have been actively involved in the actual legislative development process. I had an opportunity to speak to Mr. Ring before the debate on second reading and that's my understanding.

The committee might want to hear...and I would ask the clerk to contact perhaps a couple of the international environmental organizations that could provide us some technical data, Friends of the Earth International or Greenpeace International, who could give us some idea not only of what's happening in MARPOL but of what's happening legislatively in other jurisdictions. Barring their ability to provide us with that expertise, I think we should look to hearing, obviously, the former chair of the panel, Mr. Brander-Smith. Because of the variance between the panel recommendations and the legislation, we need to hear either from the chair or from one of the panellists on how they think this legislative engine will deliver to us the technology and the delivery times that were sought by the panel, to see what kinds of adjustments we might want to make.

[*Translation*]

M. Ring: Je crois que tous ces groupes figurent sur la liste. J'ai simplement voulu vous faire parvenir le document de mise à jour du 2 avril, qui a été envoyé à tous ceux qui figuraient sur la liste, pour les informer des modifications proposées à la Loi sur la marine marchande dans le projet de loi C-121, le document du 20 avril, qui fait le point sur l'étude du projet de loi, et le document du 14 mai. Dans tous ces documents, nous invitons les parties intéressées à communiquer avec nous pour obtenir de plus amples renseignements. Nous leur demandons également de nous faire part de leurs observations ou préoccupations. Le dernier document, en date du 14 mai, qui coïncidait avec la création du comité, après la deuxième lecture du projet de loi le 12 mai, dit expressément que l'étude en deuxième lecture est terminée et que le projet de loi devrait être déféré sous peu à un comité législatif spécial et demande aux parties intéressées de nous faire part de leurs observations.

Ce document de mise à jour a été envoyé aux 1 200 groupes et particuliers dont le nom figure sur la liste d'envoi.

Mme Catterall: Et qu'en est-il des trois avis télécopiés?

M. Ring: Non, ces avis ont été envoyés aux groupes qui nous avaient écrit tout au long du processus pour nous dire qu'ils voulaient des renseignements précis. Ainsi, les renseignements généraux ont été envoyés aux 1 200 noms figurant sur la liste, tandis que les renseignements plus particuliers ont été envoyés à ceux qui nous ont fait savoir qu'ils voulaient obtenir de plus amples informations.

Mme Catterall: Pouvez-vous nous donner la liste de ces groupes?

M. Ring: Oui, d'accord.

Mme Catterall: Merci.

Le président: Nous discutons toujours de la question de savoir quelles autres mesures le comité souhaite prendre en ce qui concerne l'audition de témoins. Quelqu'un a-t-il une recommandation à faire?

M. Fulton: Oui, monsieur le président. Je suis certainement d'accord avec Marlene pour dire qu'il faudrait contacter les cinq groupes dont elle a parlé, afin de voir s'ils voudraient participer à nos délibérations. J'invite M. Ring à me corriger si j'ai tort, mais je ne pense pas que ces groupes aient participé de manière active au processus d'élaboration de la mesure législative. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec M. Ring avant le débat en deuxième lecture et c'est là la conclusion à laquelle je suis venu.

Le comité voudrait peut-être entendre... Et je demanderais au greffier de communiquer avec deux organisations écologiques internationales, entre autres, qui pourraient nous fournir des données techniques, soit Les Amis de la Terre ou Greenpeace, qui pourraient nous dire ce qui se passe en ce qui concerne non seulement la MARPOL, mais aussi les mesures législatives prises par d'autres pays. Si ces deux groupes ne peuvent pas nous aider à cet égard, nous devrions, bien sûr, envisager d'entendre l'ex-président du comité de révision, M. Brander-Smith. À cause du manque de concordance entre les recommandations de ce comité et les dispositions du projet de loi, il nous faut entendre soit le président soit un des membres du comité pour savoir s'il pense que cette mesure législative nous assurera la technologie et le respect des échéanciers fixés à cet égard par le comité de révision et s'il y a lieu d'y apporter des amendements.

[*Texte*]

The other option there is perhaps at the same time we could hear from Mr. Brander-Smith and then perhaps hear from at least one international technology or clean-up expert. I'm no expert in locating that, but I'm sure the coast guard could give us some assistance, just a couple of names that could be suggested. The committee could take a look at some names.

I think an international expert could assist us, in that at the moment we have coast guard technology spread out here and there. Clean-up equipment is here and there. We know there's not enough equipment. That's what the panel found. We know this is not a front-end cash-loading exercise that's going to be provided, so we're not going to get a big lump of clean-up technology provided by industry through this kind of legislative approach.

• 1700

So I think we need to ask some independent experts before getting into clause-by-clause. . .here's the equipment we have, here's this period that's going to transpire before we get to double hulls, and while we're still having the industry put together the response, how is it going to work in there? I don't think we want to hang the coast guard out to dry or to hang the transport industry out to dry or hang ecology out to dry. It is our legislative responsibility to make sure we've heard from the best we can get our hands on in a short time.

So if those five Marlene spoke about could be contacted by the clerk, Friends of the Earth International, Greenpeace International. . . My office has been in touch with some of the groups that were involved, Georgia Strait Alliance and so on, Bob Bossin. . .in the follow-up to *Nestucca*, part of the driving force for the panel. . .

I'm not certain we want to start reaching out to the people who were involved in *Braer* and were involved in the *Exxon Valdez* and so on. I think we can get from within Canada, I hope even from within driving or short flying distance of Ottawa, a couple of experts who can assist us in those questions I've just briefly touched on, Mr. Chairman.

If we can get Mr. Brander-Smith and one or two arm's-length international experts who have been involved in clean-up and are knowledgeable about double-hulling and diaphragms and these other wonderful things we should know about, we could make some pretty quick progress. If there were someone, again, from an independent organization who could give us some analysis of what's happening with MARPOL and in other jurisdictions, whether Britain or France or whatever, that would give us the kind of information we need.

The Chairman: Okay. That's a suggestion.

[*Traduction*]

L'autre possibilité serait d'entendre à la fois M. Brander-Smith et au moins un spécialiste international de la technologie de dépollution. Je ne suis pas en mesure de vous dire qui nous pourrions inviter, mais je suis sûr que la Garde côtière pourrait nous aider et nous proposer le nom de quelques personnes. Le comité pourrait alors examiner ces suggestions.

Il me semble que nous pourrions tirer parti du témoignage d'un spécialiste international, puisque, à l'heure actuelle, la technologie de la Garde côtière se trouve répartie ça et là. Le matériel de dépollution est éparpillé et nous savons, par ailleurs, qu'il n'est pas suffisant. C'est ce qu'a constaté le comité de révision. Nous savons que le projet de loi n'exige pas une importante mise de fonds initiale, de sorte que nous ne pouvons pas nous attendre à ce que l'industrie consacre des sommes importantes à la technologie de dépollution.

Alors, il me semble qu'il nous faut demander l'avis d'experts indépendants avant d'entreprendre l'étude article par article; il faudrait leur dire: nous avons tel et tel matériel et il s'écoulera tant de temps avant que les navires ne soient équipés de double coque; comment la sécurité pourra-t-elle être assurée pendant que l'industrie est en train de se doter des dispositifs d'intervention voulue? Je ne crois pas que nous voulions mener la vie dure, ni à la Garde côtière, ni à l'industrie des transports, ni à l'écologie. Il est de notre devoir, en tant que législateurs, de faire en sorte d'entendre les spécialistes les plus compétents que nous puissions faire venir devant nous à brève échéance.

Ainsi, si le greffier pouvait communiquer avec les cinq groupes dont Marlene a parlé, de même qu'avec Les Amis de la Terre et avec GreenPeace. . . Le personnel de mon bureau a communiqué avec certains groupes, comme le Georgia Strait Alliance et d'autres, dont Bob Bossin, qui ont participé aux opérations de nettoyage à la suite de l'accident du *Nestucca*, qui a été un des éléments déclencheurs du travail du comité de révision. . .

Je ne sais pas trop si nous voulons faire appel à ceux qui ont participé aux opérations de nettoyage à la suite de l'accident du *Braer* ou de l'*Exxon Valdez* ou d'autres. Il me semble que nous pourrions trouver au Canada, ou peut-être même à quelques heures de route ou d'avion d'Ottawa, quelques experts qui pourraient nous aider à répondre aux questions que j'ai abordées de façon très sommaire, monsieur le président.

Si nous pouvions faire venir M. Brander-Smith et un ou deux autres experts internationaux, sans liens de dépendance, qui ont participé à des opérations de nettoyage et qui sont compétents pour nous parler de double coque, de diaphragme et de tous ces autres merveilleux dispositifs sur lesquels nous avons besoin d'être renseignés, nous pourrions avancer assez rapidement dans nos travaux. Si nous pouvions également faire venir quelqu'un d'une organisation indépendante, qui pourrait nous dire ce qui se passe sur le plan de la MARPOL et la législation dans d'autres pays, qu'il s'agisse de la Grande-Bretagne, de la France ou de quelque autre pays, nous pourrions ainsi obtenir l'information dont nous avons besoin.

Le président: Bon, c'est une suggestion.

[*Text*]

Mr. Gray: Along the same lines, Mr. Chairman, do I assume correctly with the involvement of the Canadian Coast Guard in this process they have been in contact with their counterparts internationally at the same time to discuss the different methods they use, the advantages and disadvantages, and how these amendments or this bill will compare with what already exists in other countries?

Mr. Ring: Yes, sir. As part of that group of 1,200 there are a number of international organizations. In fact, there were several international groups that have been actively represented in our consultative processes throughout the development of both these legislative proposals and the specific technical and operational details that support these legislative proposals.

The other element to the answer deals with the policy considerations vis-à-vis other nations. The coast guard actively participates in the International Maritime Organization, headquartered in London, a UN agency. There is a committee of that organization that meets every six or seven months. We have actively participated in that and consulted with other countries and other nations over their initiatives to improve spill response.

Canada was one of the principal forces behind the development of the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, which is a new international convention specifically dealing with these kinds of issues. This bill would provide us with the necessary legislative framework to accede to that convention. We can provide the committee with definitive explanations of that particular convention and what it does vis-à-vis international cooperation.

Mr. Gray: I understand, along the lines of what Mr. Fulton is saying, that from your counterparts you've had input from that. So those outside witnesses wouldn't have to be called.

The final question I would ask concerns Greenpeace International and Friends of the Earth. Have they had input into your documentation and your consultative process?

Mr. Ring: We have two contacts from Greenpeace on our distribution list, not Greenpeace International. One is in Montreal, one is Vancouver based; both Greenpeace organizations. Friends of the Earth International, no, we have not had direct contact with.

The Chairman: Can I suggest we do it this way? We've heard a proposal. It basically involves consultation rather than any final decision now. Perhaps we could ask the clerk, in consultation with the coast guard and with any of the members who have some assistance they could give, at least to contact these groups and have a discussion with the coast guard to see if you can work out a proposal that will satisfy everyone. If you can't, we could deal with it tomorrow. We could at least get the information.

[*Translation*]

M. Gray: À ce propos, monsieur le président, dois-je supposer que, dans le cadre de ce processus, la Garde côtière canadienne a communiqué avec ses homologues à l'échelle internationale pour discuter des techniques utilisées, de leurs avantages et inconvénients, ainsi que de la mesure dans laquelle les modifications proposées dans le projet de loi se comparent avec les mesures déjà en place dans d'autres pays?

M. Ring: C'est juste, monsieur. Parmi les 1 200 groupes dont je vous ai parlé, il y a un certain nombre d'organisations internationales. Plusieurs groupes internationaux ont même participé activement à notre processus de consultation, tout au long de l'élaboration de ces propositions législatives et des documents techniques et opérationnels qui les étayent.

Vous avez également demandé dans quelle mesure les orientations proposées se comparent avec celles d'autres pays. La Garde côtière participe activement aux travaux de l'Organisation maritime internationale, organisation des Nations Unies qui a son siège à Londres. L'OMI a un comité qui se réunit tous les six ou sept mois et dans lequel nous jouons un rôle actif. Cela nous a permis de consulter d'autres pays sur les mesures qu'ils ont prises en vue d'améliorer leurs interventions en cas de déversement.

Le Canada a été un des éléments moteurs de l'élaboration de la Convention internationale sur les mesures de préparation et d'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures, cette nouvelle convention internationale qui traite expressément de questions comme celles qui nous intéressent aujourd'hui. Le projet de loi nous donnerait le cadre législatif nécessaire pour adhérer à cette convention. Nous pouvons donner au comité des explications très précises sur la convention et sur ses conséquences pour la coopération internationale.

M. Gray: Il semble donc, pour faire suite à ce que disait M. Fulton, que vous avez obtenu des informations à cet égard de vos homologues. Par conséquent, il ne serait pas nécessaire de faire venir des témoins de l'étranger.

Ma dernière question concerne Greenpeace International et Les Amis de la Terre. Ces deux groupes ont-ils contribué de quelque façon à votre documentation ou à votre processus de consultation?

M. Ring: Nous avons deux groupes Greenpeace qui figurent sur notre liste d'envoi, mais il ne s'agit pas de Greenpeace International. L'un des groupes est à Montréal et l'autre, à Vancouver. Pour ce qui est des Amis de la Terre, nous n'avons pas eu de contacts directs avec ce groupe.

Le président: Voici ce que nous pourrions faire. Nous avons entendu une proposition. Nous n'en sommes pas encore rendus à prendre une décision finale, mais plutôt à nous consulter. Nous pourrions peut-être demander au greffier, en collaboration avec la Garde côtière et avec tous les membres du comité qui voudraient l'aider, de communiquer à tout le moins avec ces groupes et d'essayer, avec la Garde côtière, d'élaborer une liste de témoins proposés qui pourrait satisfaire tout le monde. Si cela s'avère impossible, nous pourrions y revenir demain. Nous pourrions à tout le moins essayer de voir ce qu'il en est.

[*Texte*]

• 1705

For example, the five groups referred to by Mrs. Catterall: are they interested in coming, are they available, and so forth. Let's find that out. Let's find out about Friends of the Earth and Greenpeace International. We may or may not want to call them, or they may be ready to come. Let's find that out.

Brander-Smith, I understand, is available for Tuesday. We know the answer to that one.

As for the technology clean-up expert and independent analysis, perhaps Mr. Fulton could discuss it further with the coast guard and see what he can come up with in the way of assisting the committee.

If all that could be worked in on Tuesday, I'm sure the committee would be ready to agree.

Mrs. Catterall: I mentioned groups I was aware of that had in fact not been informed that these committee hearings were starting, and I didn't mention others that I am aware have followed this from the beginning, have something to contribute to the discussion, and are interested in being invited to appear. So if I can mention some and provide the list to the clerk in addition to the ones I've already mentioned, they are the Conservation Council of New Brunswick, the B.C. Citizens' Advisory Committee on Oil Spill Prevention and Response, and the Call for Inquiry group in B.C. We may not need all of those, but I would like at least for all of them to be contacted.

I also wondered to what extent in responding to the Brander-Smith report the coast guard has had reference to the International Joint Commission, which has certainly dealt with tanker safety on the Great Lakes, and specific concerns they have about the impact of shipping on Great Lakes water quality. I'd like us to consider asking if they wish to be invited as witnesses.

Can I also inquire, Mr. Chair, what will be indicated to them about the committee's time line? As I've said, for a number of volunteer organizations it's not as easy as it is for commercial organizations, with paid lawyers and experts, to appear quickly before a parliamentary committee, so I wouldn't want to get a list back saying so-and-so and so-and-so can't appear if the only opportunity they've been given to appear is within less than seven days of when the call came inviting them.

The Chairman: I think what we need is a report back on when they could be available, if at all, if they're interested. Then we can make some decisions. Let's proceed that way. Given that some of the groups are from the west coast and it's only 2 p.m. there, if those who have an interest in groups being contacted could give names and phone numbers to the clerk, perhaps the clerk's office could even now make some calls, so we can expedite the information gathering. Then we can ask for a report back from the clerk tomorrow at some point during the morning.

[*Traduction*]

Il faudrait savoir, par exemple, si les cinq groupes dont M^me^ Catterall a parlé veulent venir nous rencontrer, s'ils sont disponibles, etc. Il faudrait les contacter, il faudrait aussi contacter les Amis de la Terre et Greenpeace International. Nous ne sommes pas encore sûrs de vouloir les convoquer, mais peut-être qu'ils seraient prêts à comparaître. Voyons ce qu'il en est.

Pour ce qui est de M. Brander-Smith, il semble qu'il pourrait venir mardi. Nous savons donc à quoi nous en tenir pour ce témoin-là.

Pour ce qui est de convoquer un spécialiste de la technologie de dépollution et des experts indépendants, M. Fulton pourrait peut-être discuter de la chose avec la Garde côtière, en vue de faire une proposition au comité.

Si nous pouvions obtenir tout cela d'ici à mardi, je suis sûr que le comité serait prêt à s'entendre.

Mme Catterall: J'ai donné les noms des groupes dont je savais pertinemment qu'ils n'avaient pas été informés du fait que le comité allait commencer ses audiences, mais il y en a d'autres que je n'ai pas mentionnés et dont je sais qu'ils suivent ce dossier depuis le début, qu'ils ont des observations à faire et qu'ils voudraient être invités à comparaître. Je voudrais donc donner les noms de ces autres groupes et en fournir la liste au greffier; il s'agit du Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick, du B.C. Citizens' Advisory Committee on Oil Spill Prevention and Response et du groupe Call for Inquiry, de la Colombie-Britannique. Il ne serait peut-être pas nécessaire de les entendre tous, mais je voudrais, à tout le moins, que l'on communique avec eux.

Je me demande, par ailleurs, dans le cadre du suivi au rapport Brander-Smith, quels ont été les contacts de la Garde côtière avec la Commission mixte internationale, qui s'intéresse justement à la sécurité des navires-citernes dans les Grands Lacs, et quelles sont les préoccupations particulières de la Commission en ce qui concerne l'incidence du transport maritime sur la qualité de l'eau des Grands Lacs. Je voudrais que nous envisagions de les inviter à comparaître.

Puis-je également savoir, monsieur le président, ce que l'on dira à ces groupes au sujet de l'échéance prévue pour l'achèvement des travaux du comité? Comme je l'ai indiqué, bien souvent, les groupes bénévoles, contrairement aux sociétés commerciales, qui ont des avocats et des experts à leur service, peuvent difficilement comparaître devant un comité parlementaire quand le délai de préavis est trop court; alors, je ne voudrais pas que l'on revienne nous dire, après avoir contacté les noms sur la liste, que tel et tel groupe ne peut pas comparaître si le préavis n'est que d'une semaine.

Le président: Ce qu'il faut savoir, à mon avis, ce sont les dates auxquelles ils pourraient comparaître, si tant est qu'ils puissent comparaître et que cela les intéresse. Nous pourrons ensuite prendre une décision. Attendons donc de voir. Étant donné que certains des groupes sont de la côte ouest, où il n'est que 14 heures, ceux qui voudraient qu'ils soient contactés pourraient donner les noms et les numéros de téléphone au greffier; le personnel du bureau du greffier pourrait peut-être dès maintenant commencer à faire des appels téléphoniques, pour que nous puissions obtenir l'information nécessaire le plus rapidement possible. Nous pourrons ensuite demander au greffier de nous faire rapport demain matin.

[*Text*]

Let me just recap what I think we've just decided. We have already decided to hear from the department now, to have the witness outline for tomorrow morning. It sounds as if we're going to have a hearing on Tuesday, but we will make a final decision when we hear back tomorrow and we see who is interested in coming. We'll bring that back for a final decision of the committee.

Is that satisfactory?

Mr. Fulton: Just one thing for legislative counsel. I know he's at the phone, but it will be in the record, so he can have a look at it anyway.

I think two things would be helpful to have circulated to the committee perhaps as early as tomorrow, two things I identified during second-reading debate. One is that a standard, pro forma, regular, five-year reporting clause, as is found in some other piece of legislation, should be extracted from other legislation and simply be made available so all members can have a look at it. I think it's one of the things that will tend to focus the minds of the coast guard and of the shipping industry, that there's going to be a five-year reporting requirement. If you could simply extract the standardized five-year reporting wording from other recently passed legislation, so we don't have to worry about having it translated or whatever, we actually have it right at the front end of the hearings and we can provide witnesses. . .

The second is if you could provide a couple of proposals for floor fines. We recently passed WAPPA, the wild plant and animal legislation, and floor fines are constructively built into there. Again, if it could be circulated early on so we could also provide it to witnesses so we can ask them questions about it, that would be helpful.

• 1710

The concept of floor fines is not new, but it's newer within the Canadian system. For example, the average fines between 1979 and 1988 averaged only $4,700. With a lot of judges sitting on these kinds of cases, it takes so long for it finally to get to sentencing that they provide totally inadequate fine structures. We discovered through an analysis done by the Canadian Wildlife Service and others of floor fine structures to stop certain kinds of imaginative activities that go on in the world of wildlife this might be something that would provide what may be described as "encouragement" to ensure staff and employees are properly trained and if negligence is proved, you're facing a substantial floor fine.

You can extract the concept legislatively out of WAPPA. I don't remember the number. It was passed in the House not long ago.

The Chairman: Mr. Turner, are you going to make the presentation for the department?

Mr. Michael Turner (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada): Mr. Chairman, indeed I am.

[*Translation*]

Permettez-moi de récapituler ce sur quoi nous semblons nous être entendus. Nous avons déjà décidé d'entendre les représentants du ministère cet après-midi et d'entendre les témoins dont la comparution est prévue pour demain matin. Il semble, par ailleurs, que nous tiendrons une séance mardi, mais nous prendrons une décision à cet égard demain, lorsque nous saurons qui sont les groupes qui voudraient comparaître. Le comité pourra alors se prononcer de façon définitive.

Cela satisfait-il tout le monde?

M. Fulton: J'ai simplement une demande à faire au conseiller législatif. Je sais qu'il est au téléphone, mais mon intervention sera consignée au compte-rendu, alors il n'aura qu'à le consulter.

Il serait utile, à mon avis, de faire distribuer aux membres du comité, peut-être dès demain, deux documents qui m'ont été suggérés par le débat en deuxième lecture. Le premier est la disposition type que l'on retrouve dans divers projets de loi et qui exige la présentation de rapports quinquennaux; le texte de cette disposition pourrait être mis à la disposition des membres du comité pour qu'ils puissent l'examiner. Cette disposition permettrait de bien sensibiliser la Garde côtière et l'industrie du transport maritime à cette obligation de présenter des rapports quinquennaux. Si vous pouviez simplement reprendre le texte de cette disposition, telle qu'elle figure dans un projet de loi adopté récemment, pour que nous n'ayons pas à nous inquiéter d'avoir à la faire traduire ou quoi que ce soit d'autre, nous l'aurions dès le début de nos audiences et nous pourrions la fournir aux témoins. . .

Je vous demanderais également de nous préparer un document décrivant différentes propositions d'amendes minimales. Nous avons adopté récemment la Loi sur la protection d'espèces animales et végétales sauvages, qui prévoit de ces amendes minimales. Là encore, si vous pouviez nous faire parvenir ce document dans les meilleurs délais, nous pourrions en donner copie aux témoins et les interroger à ce sujet; il me semble que cela serait utile.

L'idée d'imposer des amendes minimales n'est pas nouvelle, mais elle est relativement nouvelle au Canada. Ainsi, de 1979 à 1988, l'amende moyenne n'était que de 4 700$. Dans bien des cas, les juges prennent tellement de temps à en arriver au prononcé de la sentence pour des causes de ce genre que les amendes prévues sont manifestement insuffisantes. Nous avons constaté, à la suite d'une étude faite par le Service canadien de la faune et par d'autres, sur les recours à des amendes minimales pour enrayer certaines activités «inventives» dont les animaux du monde sont victimes, qu'il s'agit là d'une formule qui pourrait avoir un effet de «persuasion» sur les entreprises et qui les encouragerait à assurer à leur personnel une formation appropriée, car, s'il est prouvé qu'elles se sont rendues coupables de négligence, elles s'exposent à une amende minimale considérable.

Vous pourriez extraire la disposition en question de la Loi sur la protection d'espèces animales et végétales sauvages. Je ne me souviens pas du numéro du projet de loi, mais il a été adopté à la Chambre il n'y a pas tellement longtemps.

Le président: Monsieur Turner, êtes-vous prêt à présenter l'exposé du ministère?

M. Michael Turner (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, Transports Canada): Oui, je le suis, monsieur le président.

[*Texte*]

With me is Mr. Mark Gauthier. Mark will not be making a presentation per se, but he's here as a resource person. He is our senior legal counsel. He is with the Department of Justice, of course. We consider him the coast guard counsel. He works with us very closely on all these issues. Also with us in the room are a number of our staff who have been working on this issue for some time, of course.

Mr. Ring will then follow me today. He is our director of environmental response and emergency planning. He will speak to the bill itself.

My purpose here today is to provide you with a brief introduction, an overview, of some of the important considerations we believe should be kept in mind as your committee conducts its examination. I don't intend to review the main clauses or in any way refer to specific clauses in a substantive way. This obviously will be done during the normal question-and-answer session that follows a presentation, of course.

In the opening comments I did propose instead to spend a few minutes reviewing several things: the background to this bill, the consultation process that was followed, something that has already being touched on by Mr. Ring, the main principles or philosophy behind the bill, and several key issues that are likely to be raised during the committee hearings by witnesses who will appear before you.

First a little background, if I may. During the second-reading debate that occurred in the House on May 12, some members of Parliament expressed some concern over provisions that were not included in this legislation yet were significant elements of the public review panel's report. May I therefore just take the opportunity to note for the committee that while I appreciate fully the context of the remarks made in House, Bill C-121, which you have before you today, is but one element of a much more comprehensive program to improve Canada's capabilities in the areas of spill prevention, preparedness, and response. The bill focuses on preparedness and response and on a number of specific recommendations of the public review panel's report. However, prevention remains the coast guard's first line of defence, and several important initiatives have highlighted our attempts to minimize pollution through the prevention avenue.

For example, Canada will be requiring, after July of this year, that new tankers operating in Canadian waters have a double hull or equivalent design feature. We have done this in consultation with not only the Canadian industry but internationally, which was particularly important with the double-hull question, because as members of your committee will appreciate, the vast number of ships visiting Canadian ports, particularly those carrying oil as cargo, are of course of foreign

[*Traduction*]

Je suis accompagné de M. Mark Gauthier, qui ne présentera pas d'exposé, mais qui est ici en tant que personne ressource. C'est notre conseiller juridique principal, et il est, bien entendu, au service du ministère de la Justice, mais nous le considérons comme notre conseiller. Il travaille en étroite collaboration avec nous sur toutes ces questions. Sont également présents dans la salle un certain nombre des membres de notre personnel qui travaillent à ce dossier depuis un certain temps.

M. Ring, notre directeur de l'Intervention environnementale et de la planification d'urgence, prendra la parole après moi, pour vous parler des dispositions comme telles du projet de loi.

Je suis ici aujourd'hui pour vous faire une courte introduction, pour vous présenter un aperçu de certaines des considérations importantes dont le comité devrait tenir compte dans son examen. Je n'ai pas l'intention de passer en revue les principales dispositions du projet de loi ni de discuter du contenu de dispositions particulières. Cela pourra se faire, bien sûr, pendant la période de questions qui suit normalement la présentation des exposés des témoins.

Je me propose plutôt, dans mes remarques liminaires, de discuter de plusieurs questions: le contexte dans lequel s'inscrit le projet de loi, le processus de consultation qui a été suivi et dont M. Ring vous a parlé brièvement, les grandes orientations qui sous-tendent le projet de loi ainsi que plusieurs des questions-clé qui seront susceptibles d'être soulevées par les témoins qui comparaîtront devant le comité.

Avec votre permission, je commencerai tout d'abord par situer le projet de loi dans son contexte. Pendant le débat en deuxième lecture qui a eu lieu à la Chambre le 12 mai, certains députés se sont dits préoccupés par le fait qu'ils ne retrouvaient pas dans le projet de loi certaines dispositions qui constituaient pourtant des éléments-clé du rapport du comité de révision. Je tiens, par conséquent, à signaler au comité que, même si je comprends parfaitement les observations faites à la Chambre, le projet de loi C-121, dont vous êtes saisis aujourd'hui, n'est qu'une composante d'un programme très vaste visant à améliorer la capacité du Canada en matière de déversements d'hydrocarbures, sur le plan de la prévention, de la préparation et de l'intervention. Le projet de loi met surtout l'accent sur la préparation et l'intervention ainsi que sur un certain nombre des recommandations faites par le comité de révision. La prévention n'en demeure pas moins la première ligne de défense de la Garde côtière, comme l'atteste plusieurs mesures importantes que nous avons prises afin de minimiser la pollution.

Ainsi, dès le mois de juillet prochain, le Canada exigera des nouveaux navires-citernes qui naviguent dans ses eaux qu'ils soient équipés d'une double coque ou d'un dispositif équivalent. Cette mesure a été prise en collaboration, non seulement avec l'industrie canadienne, mais avec nos homologues internationaux; je suis sûr que les membres du comité sont à même d'apprécier l'importance de cette collaboration internationale sur la question des doubles coques, étant donné

[*Text*]

flag and not under direct Canadian control of their standards of construction. Therefore we have focused our attention on reaching agreement internationally on the standards and the schedules for the introduction of double hulls for all tankers and the phasing out of existing designs and existing ships.

• 1715

In addition, in consultation with Canadian industry, we have developed a phase-out schedule for Canadian single-hull vessels, which will blend the more stringent of American and other international requirements. A detailed tanker design standard and phase-out schedule will be incorporated in regulation pursuant to the Canada Shipping Act in due course.

So we have moved ahead vigorously in the question of double hulls for tankers. I want to assure your committee it is a matter of utmost importance to us.

The coast guard has also increased the level of foreign vessel inspections, another area covered by the Brander-Smith report. We now, as of this past year, inspect some 38% of foreign ships visiting Canadian ports. Since we do this in concert with European nations, through a memorandum of agreement on port state control, as it is called, the actual numbers covered are in fact a much higher percentage, among the various participating countries.

We also inspect, specifically, all Canadian tankers once a year and all foreign-flag tankers on their first visit to Canada each year. You may recall the public review panel had indicated at the time of its report that the coast guard was inspecting only 8% of existing ships. Therefore the 38% now achieved represents a significant improvement.

To help deter deliberate acts of pollution, the coast guard has also expanded its aerial pollution surveillance program on the Great Lakes, and also on the east and west coasts, which have now been included, as well as the Gulf of St. Lawrence. We do this in cooperation with other departments, particularly the Department of National Defence, and through use of our own aircraft, as was recommended by the Brander-Smith report. Both of these initiatives have been made possible through funding from the government's Green Plan, as was announced in June 1991.

But while prevention is the first priority, accidents do happen still, and we must be prepared to respond quickly and efficiently. The bill you have before you, Bill C-121, will enable the coast guard, in partnership with the private sector, to improve our nation's capabilities in this area significantly.

Let me just refer briefly to the consultation process, which has already taken up some time of your committee. The consultation process that has been followed on both the follow-up to the public review panel and the development of this

[*Translation*]

le grand nombre de navires, notamment de pétroliers, qui mouillent dans les ports canadiens et qui battent pavillon étranger, de sorte qu'ils échappent aux normes de construction canadiennes. Nous avons surtout, par conséquent, concentré nos efforts sur la signature d'ententes internationales en ce qui concerne les normes et les échéanciers pour que, dorénavant, tous les navires-citernes soient munis de doubles coques et que soient graduellement éliminés les modèles de navires existants.

En outre, en consultation avec l'industrie canadienne, nous avons mis au point un échéancier pour l'élimination graduelle des navires canadiens à coque unique, lequel échéancier incorporera les exigences les plus rigoureuses qui existent aux États-Unis et dans le monde. Un modèle détaillé pour la construction de navires-citernes et un échéancier pour l'élimination graduelle des anciens navires seront inclus dans les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui seront pris en temps opportun.

Nous avons donc pris des mesures énergiques pour que tous les navires-citernes soient dorénavant munis de doubles coques. Je tiens à assurer aux membres du comité que cette question nous tient énormément à coeur.

La Garde côtière a également intensifié ses inspections de navires étrangers, autre question abordée dans le rapport Brander-Smith. L'an dernier, la proportion de navires étrangers mouillant dans les ports canadiens que nous avons inspectés a atteint environ 38 p. 100. Étant donné que les pays d'Europe effectuent aussi des inspections, grâce à un protocole d'entente sur le contrôle étatique des ports, le pourcentage est encore beaucoup plus élevé pour les navires arborant le pavillon d'un des pays signataires de ce protocole.

Par ailleurs, tous les navires-citernes canadiens sont soumis à une inspection annuelle et tous les navires-citernes battant pavillons étrangers sont inspectés lors de leur première visite de l'année au Canada. Vous vous souviendrez peut-être que le comité de révision avait indiqué dans son rapport que la Garde côtière n'inspectait alors que 8 p. 100 des navires existants. La proportion étant maintenant de 38 p. 100, il s'agit-là d'une amélioration importante.

Pour prévenir les actes délibérés de pollution, la Garde côtière a également élargi son programme de surveillance aérienne des Grands Lacs de manière à inclure les côtes est et ouest de même que le golfe Saint-Laurent. Nous faisons appel, pour cela, aux services d'autres ministères, notamment du ministère de la Défense nationale, et nous nous servons de notre propre flotte aérienne, comme il avait été recommandé dans le rapport Brander-Smith. Ces deux mesures ont pu être mises en oeuvre grâce aux fonds que nous avons reçus du Plan vert du gouvernement, comme cela avait été annoncé en juin 1991.

Malgré l'importance que nous accordons à la prévention, il se produit quand même des accidents, et nous devons être prêts à intervenir avec rapidité et efficacité. La mesure dont vous êtes saisis, le projet de loi C-121, permettra à la Garde côtière, en collaboration avec le secteur privé, d'améliorer considérablement la capacité d'intervention canadienne.

Permettez-moi de vous parler brièvement du processus de consultation, dont il a déjà été question tout à l'heure. Des consultations exhaustives ont eu lieu tant pour ce qui est du suivi du rapport du comité de révision que pour l'élaboration de

[*Texte*]

legislation has been extensive. As you've already heard, during the hearings a distribution list was developed by the Brander-Smith panel. It has in excess of several hundred names, combined with our own normal distribution of 500. This list of 1,200 names was then used as the basis for the distribution of all our consultation and discussion papers. We sought responses back on all occasions, and where responses were received have engaged those who have responded in further dialogue and participation. During the past three years all the addressees have received numerous pieces of documentation and correspondence from us. Mr. Ring will be able to detail that, of course, should you wish.

As a result, the principles embodied in the bill, as well as the technical standards which we have developed and which will give effect to certain elements of the new response structure, are the products of not only numerous mailings but numerous discussions and meetings and working sessions with literally dozens of individuals and companies across Canada.

Further details regarding the specifics of the consultation process are also contained in your briefing material. Of course I would be happy to answer questions you may have, as will Mr. Ring.

I'll turn briefly to the question of the philosophy or principles behind this bill.

One of the recurring problems the coast guard and Environment Canada have experienced in responding to marine spills has been the difficulty associated with the communications among the many groups involved in spill response activities—and the number grows each time we are out there on the beach. The approach being used to overcome these difficulties has been to attempt to forge a partnership consisting of all those involved in spill response, from the polluter to volunteers who wish to assist with either clean-up or mitigating environmental damage, and the various governmental and professional groups between.

Better and more effective pre-planning will serve to increase our common understanding of the respective goals and responsibilities of each player. This partnership approach is also combined with the polluter-pay principle, to result in private-sector-funded and -operated improvements to response capability, where all the partners are involved in preparations for responding to a spill, with the coast guard and Environment Canada setting the various standards to be met, and potential polluters required to pay for the capability to be in place, ready for rapid deployment, should the need arise.

• 1720

In the case of all significant spills, the Coast Guard, with support from Environment Canada and Fisheries and Oceans experts, will oversee the response on behalf of the Crown, and at the end of the day it is the polluter who will be required to

[*Traduction*]

ce projet de loi. Comme vous l'avez déjà entendu dire, le comité Brander-Smith a mis au point une liste d'envoi au cours de ses travaux. Cette liste, qui comprend plusieurs centaines de noms, a été combinée avec notre liste d'envoi habituelle de 500 noms, ce qui donne un total de 1 200 noms de particuliers et de groupes à qui nous avons envoyé tous nos documents de consultation et de travail. Chaque fois, nous avons invité les destinataires à nous faire part de leurs observations, et nous avons poursuivi le dialogue et la consultation avec ceux qui ont répondu à cette invitation. Au cours des trois dernières années, tous les particuliers et les groupes figurant sur la liste ont reçu de nombreux documents et communiqués de la Garde côtière. M. Ring pourra bien sûr vous donner de plus amples renseignements à cet égard.

Aussi, tant les principes qui sont consacrés dans le projet de loi que les normes techniques que nous avons mises au point et qui permettront de concrétiser certains des éléments de notre nouvelle structure d'intervention sont le fruit, non seulement des nombreux documents que nous avons envoyés aux groupes figurant sur la liste, mais aussi des nombreuses discussions, rencontres et séances de travail que nous avons tenues avec des dizaines de particuliers et d'entreprises des différentes régions du Canada.

Vous trouverez de plus amples détails sur le processus de consultation dans la documentation qui vous a été remise. Naturellement, je suis à votre disposition, comme l'est aussi M. Ring, pour répondre à vos questions.

J'aborderai maintenant la question des orientations ou des principes qui sous-tendent le projet de loi.

Un des problèmes auquel se heurte sans cesse la Garde côtière et Environnement Canada lorsqu'il s'agit de réagir à un déversement en mer tient à la difficulté d'assurer les communications entre les divers groupes participant aux opérations—et leur nombre s'accroît chaque fois que nous sommes appelés à intervenir. Pour surmonter cet obstacle, nous tentons de créer un partenariat de toutes les parties en cause lorsqu'il y a un déversement, depuis le pollueur jusqu'aux bénévoles qui veulent participer aux activités de nettoyage ou aux activités visant à limiter les dommages environnementaux, en passant par les divers groupes gouvernementaux et professionnels.

À cette fin, une planification générale plus adéquate et plus efficace permettra à toutes les parties de mieux comprendre les objectifs et les responsabilités de chacune. Ce principe du partenariat est appliqué en même temps que celui du pollueur-payeur, afin d'obtenir des améliorations à notre capacité d'intervention qui soient financées et réalisées par le secteur privé. Ainsi, toutes les parties participent aux travaux préparatoires à la mise en oeuvre de mesures d'intervention en cas de déversement, les normes à respecter étant fixées par la Garde côtière et Environnement Canada et les pollueurs éventuels étant tenus de financer la structure d'intervention qui peut être rapidement déployée si besoin est.

S'il y a déversement important, la Garde côtière, avec le soutien des experts d'Environnement Canada et de Pêches et Océans, coordonnera l'intervention au nom du gouvernement, et il appartiendra au bout du compte au pollueur de financer

[*Text*]

cover the costs of clean-up, in accordance with the polluter-pays principle. Thus, the underlying themes of all of our work, and the initiatives we've undertaken to improve spill response, are partnership and polluter pays.

If I may speak briefly to the issues at hand that we anticipate your committee will hear from various witnesses, the witnesses who will appear before you will certainly identify areas of concern to their particular organization or constituency. We are anticipating that those who have already registered with you are not going simply to sit along the side and tell you that everything is wonderful exactly the way it is. However, we're not aware of any group that does not support the bill at least in principle, because of what it attempts to achieve.

Indeed, we believe on the basis of our extensive consultations that most are in fact prepared to accept its provisions without amendment. There are a couple of areas that will be raised and discussed, and I would just like to review them briefly. These issues relate to the provisions regarding fairness and equity and advisory councils.

Both sets of provisions were added at the request of various groups involved in the consultation processes to develop Bill C-121, and the government included these provisions that will provide a measure of protection against excessive requirements or excessive costs in the provision, which will become a mandatory service for each ship. The fairness and equity provisions are also intended to ensure balance between costs paid by those who represent significantly higher risks, the large bills, and by those for whom the risk relates to smaller spills.

The provisions require fees to be published and also set out an appropriate appeal mechanism. I believe some witnesses will make representations for stronger provisions in this regard, but others do not see the provisions as being necessary at all. For our part, the Coast Guard believes that the existing provisions will prove adequate.

With respect to the advisory councils, consultations since tabling of the bill have highlighted the importance of the role of these councils being clearly established. This is acknowledged, and a government-sponsored motion will be introduced during your clause-by-clause review to clarify the role of these advisory councils.

In conclusion, we believe that Bill C-121 represents an important advancement in Canada's ability to respond to marine spills, thereby enhancing our ability to protect the environment. We look forward to the committee's detailed review of its provisions, and we hope that we can respond quickly to the committee's requests for clarification or further information.

Thank you very much.

As I've noted, we have with us Mr. Tom Ring, who can take us through the bill itself and more of the detail, or I'm available at your pleasure, sir, to your committee to answer any questions of a more general nature, including some of the references I've made to other work in this general field outside the provisions within Bill C-121.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

[*Translation*]

l'opération de nettoyage, dans le respect du principe pollueur-payeur. Ainsi, le partenariat et le principe pollueur-payeur constituent les thèmes essentiels de toute notre approche et des initiatives que nous avons prises pour améliorer nos moyens d'intervention en cas de déversement.

S'il m'est permis de parler brièvement des questions qui, croyons-nous, seront portées à l'attention de votre comité par les divers témoins, je dirais que les témoins que vous entendrez feront certainement valoir des préoccupations propres à leur organisation ou clientèle. Nous ne nous attendons pas à ce que ceux qui ont déjà exprimé leur désir de témoigner vous disent simplement que ce projet de loi est sans faille. Toutefois, nous ne connaissons pas de groupe qui n'approuve pas le projet de loi du moins en principe, en raison des objectifs qu'il contient.

D'ailleurs, sur la foi de nos consultations étendues, nous croyons que la plupart des groupes sont en fait disposés à accepter les dispositions du projet de loi sans amendement. Il y a quelques questions qui seront soulevées ou débattues, et je me contenterai de les passer en revue brièvement. Ces questions ont trait aux dispositions sur l'équité et les conseils consultatifs.

Ces deux dispositions ont été ajoutées à la demande des divers groupes qui ont participé aux consultations dont le projet de loi C-121 est issu, et le gouvernement a ajouté ces dispositions afin d'éviter des exigences excessives ou les coûts excessifs de la disposition qui fera des obligations à tout navire. Les dispositions sur l'équité visent également à instaurer un équilibre entre les coûts payés par les navires qui constituent des risques considérablement plus élevés de grands déversements, et par les navires qui présentent des risques de déversements plus petits.

Ces dispositions prévoient la publication du barème des droits et arrête également un mécanisme d'appel approprié. Je crois que certains témoins réclameront des dispositions plus sévères à cet égard, mais d'autres ne voient nullement l'utilité de ces dispositions. Pour sa part, la Garde côtière est d'avis que ces dispositions s'avéreront suffisantes.

Quant aux conseils consultatifs, les consultations qui ont eu lieu depuis le dépôt du projet de loi ont fait ressortir la nécessité de définir clairement le rôle de ces conseils. Nous avons pris acte de cela, et le gouvernement déposera une motion au moment de l'étude article par article pour clarifier le rôle de ces conseils consultatifs.

En terminant, nous croyons que le projet de loi C-121 rehausse de manière considérable les moyens qu'aura le Canada d'intervenir en cas de déversement marin, ce qui nous permettra de mieux protéger l'environnement. Nous sommes heureux de voir le comité procéder à un examen détaillé de ces dispositions, et si le comité veut des clarifications ou de plus amples renseignements, nous espérons pouvoir lui donner satisfaction sans délai.

Merci beaucoup.

Comme je l'ai dit, nous avons avec nous M. Tom Ring, qui peut vous expliquer le projet de loi en détail, et je me mets moi-même à la disposition de votre comité, monsieur, pour répondre aux questions de nature plus générale, ou aux questions qui portent sur les mentions que j'ai faites de nos autres activités dans ce domaine général, en marge des dispositions du projet de loi C-121.

Le président: Merci, monsieur Turner.

[*Texte*]

Does the committee wish to proceed to general questions, or to hear from Mr. Ring?

Mr. Wilbee: Let's hear Mr. Ring. He might answer some of the questions that would arise.

Mr. Ring: I'm at the disposal of the committee. I don't have a specific presentation. I can take the committee through the bill and give you the various clauses if that is the desire of the committee, but I had thought that this would be done during clause-by-clause consideration. We had thought that the committee would like to ask us specific questions, but I'm at your disposal, sir, whichever you'd like to do.

Mr. Wilbee: All right, let's drill him.

The Chairman: Having offered themselves up for drilling by the committee, I can ask Mrs. Catterall if she's ready to begin.

Mrs. Catterall: Yes, I am.

You've obviously read *Hansard*, which I think is very wise preparation for these committee hearings. You might recall that one of the issues I raised is that it's difficult to judge the value of this bill and the merit of its specific provisions without having it put in the context of the Brander-Smith report recommendations, which ones have been implemented in other ways, which are deemed unnecessary or superfluous to implement, and which have simply been rejected for one reason or another and what those reasons are.

• 1725

Normally that context would be the government's response to the Brander-Smith report. Has that response been tabled; is it prepared; and can it be available to the committee as we undertake our work?

Mr. Turner: The responses of the government to the various recommendations of the tanker safety review panel have in fact been prepared and there has been an extensive discussion between departments on those. They in turn have been provided to ministers, who at this point are considering the acceptance of those responses and the timing of their tabling. I'm therefore unable to give you a precise answer with respect to when the material will in fact be tabled.

I should perhaps explain that we focused our efforts and attention on the panel's recommendations in all of our work within the Coast Guard and Environment Canada and Fisheries and Oceans and have attempted to take them on board, if I may use the nautical expression, and give careful consideration to each of them with a view to moving ahead as quickly as possible to their implementation wherever it is practical and feasible.

I can only apologize that the details of the actual responses are not yet available for you to consider at this time. I appreciate that it has inconvenienced your committee somewhat.

[*Traduction*]

Le comité veut-il poser des questions générales, ou écouter M. Ring?

M. Wilbee: Écoutons M. Ring. Il anticipera peut-être certaines questions.

M. Ring: Je suis à la disposition du comité. Je n'ai pas d'exposé à proprement parler. Je puis expliquer les diverses dispositions du projet de loi au comité, si celui-ci le juge à propos, mais je croyais que cela se ferait au moment de l'étude article par article. Nous croyions que le comité voudrait nous poser des questions précises, mais je suis à votre disposition, monsieur, peu importe ce que vous voulez faire.

M. Wilbee: Très bien, allons-y à fond de train.

Le président: Comme les témoins acceptent de se prêter à cet interrogatoire, je vais demander à M^me^ Catterall si elle est prête à commencer.

Mme Catterall: Oui.

De toute évidence, vous avez lu le *Hansard*, ce qui est à mon avis une bonne préparation pour les audiences des comités. Vous vous rappellerez que l'une des questions que j'ai soulevée avait trait à la difficulté d'apprécier la valeur de ce projet de loi et de ses dispositions particulières sans l'éclairage que donnerait le contexte des recommandations du rapport Brander-Smith, dont certaines ont été mises en oeuvre d'autres façons, dont certaines ont été jugées inutiles ou superflues, et dont certaines ont été simplement rejetées pour une raison ou une autre, et on aimerait savoir quelles sont ces raisons.

Normalement, ce contexte nous serait donné par la réaction du gouvernement au rapport Brander-Smith. Cette réaction a-t-elle été rendue publique; êtes-vous prêts à la divulguer; et peut-on la faire connaître au comité avant qu'il entreprenne ses travaux?

M. Turner: La réponse du gouvernement aux diverses recommandations du Comité de révision de la sécurité des navires-citernes est prête à être divulguée en effet, et elle a donné lieu a de longues discussions entre les ministères. Le résultat de ces discussions a été communiqué aux ministres compétents, qui examinent en ce moment le contenu de cette réponse et détermineront le moment où elle sera divulguée. Je ne puis donc vous donner de réponse précise quant au moment où cette réponse sera rendue publique.

Je dois peut-être ajouter que nous avons concentré notre attention sur les recommandations du comité de révision dans toutes les discussions que la Garde côtière a eues avec Environnement Canada et Pêches et Océans, et nous avons essayé de les mettre dans le coup, si vous me passez l'expression, et nous avons étudié attentivement chacune des recommandations en vue de les mettre en oeuvre le plus tôt possible là où ce sera pratique et faisable.

Je trouve fort regrettable moi aussi qu'on ne puisse vous communiquer pour le moment les détails de la réponse gouvernementale. Je constate que cela handicape quelque peu votre comité.

[*Text*]

Mrs. Catterall: None the less, purely administratively, do you have a summary of what recommendations have already been acted on and how, and what recommendations have not been acted on? Here I'm obviously not asking about policy advice; I'm asking about what administrative actions have been taken or have not been taken and what gaps there still are.

Mr. Turner: I can certainly advise that by and large the vast majority of the recommendations are supported by the organizations, certainly by the Coast Guard. We are well down the road to implementing many of them.

I shall turn to Mr. Ring, who has been actively involved with this file since its inception and can give you a bit more detail on those that were already well down the road in terms of implementation.

Mr. Ring: It might be most efficient if I offered to provide you with some documentation, by either later this evening or early tomorrow morning, that would highlight for you the specific initiatives in the areas of prevention, policy, and preparedness and response that we have taken, as Mike says, "on board" in the last little while since the panel's report has been delivered. We have implemented those provisions. It's a bit of a status report of the major initiatives we've undertaken. I can provide that to you in fairly short order. It probably will appear behind my back as I'm speaking in about a minute or so.

Mrs. Catterall: Are you able to match that against the original recommendations in the report so I can see what recommendations have been acted on in whole or in part?

Mr. Ring: The document itself is not specifically cross-referenced, no; however, by tomorrow morning we could do some limited cross-referencing. It would be difficult to give you specific cross-referencing, but if perhaps you have a question on a specific recommendation, then I could do my very best to provide you with that information.

Mrs. Catterall: No, really it's just a question of having some idea of the status, of where the recommendations stand in implementation or in a decision not to implement, and the rationale for that.

I'd like to ask a bit more about the process, because I guess I feel that the product we have in front of us will stand up to scrutiny or not based on how well people have been consulted and how well differing views have been resolved. Can I gather that there has been no direct, face-to-face meeting among different stakeholders in this process?

Mr. Turner: No, that would not be correct. There have been extensive discussions throughout this process, face to face, as you put it: an entire series of negotiations and consultations with stakeholders who responded to our papers with respect to developing all of the technical standards that would give effect to the various provisions in the bill, culminating in a major meeting in Cornwall last month with respect to the final set of standards and proposals as to how this would all come together into the overall response organization.

[*Translation*]

Mme Catterall: Qu'à cela ne tienne, strictement au niveau administratif, pouvez-vous nous dire quelles recommandations ont déjà été mises en oeuvre et comment, et quelles recommandations n'ont pas eu de suite? De toute évidence, je ne veux pas savoir quels conseils vous avez donnés; je veux savoir quelles mesures administratives ont été prises ou n'ont pas été prises, et quelles lacunes il reste à combler.

M. Turner: Je puis certainement vous dire que, de manière générale, la vaste majorité des recommandations ont reçu l'aval des organismes compétents, c'est certainement le cas de la Garde côtière. Nous en avons mises plusieurs en oeuvre.

Je vais céder la parole à M. Ring, qui s'est occupé activement de ce dossier depuis le début, et il pourra vous donner un peu plus de détails sur les recommandations qui ont déjà été mises en oeuvre.

M. Ring: Il serait plus utile que je vous remette un document, soit plus tard ce soir ou tôt demain matin, qui vous indiquera les initiatives précises que nous avons prises au niveau de la prévention, de la politique, de la préparation et de l'intervention afin, comme disait Mike, de mettre tout le monde «dans le coup» depuis que le comité de révision a déposé son rapport. Nous avons mis en oeuvre ces recommandations. Ce document est une sorte de rapport intérimaire sur les grandes initiatives que nous avons prises. Je puis vous le remettre assez rapidement. Il apparaîtra probablement derrière mon dos pendant que je vous parle, dans une minute ou deux.

Mme Catterall: Êtes-vous en mesure de faire le lien entre vos initiatives et les recommandations originales du rapport pour que je puisse savoir quelles recommandations ont été mises en oeuvre, en tout ou en partie?

M. Ring: Le document lui-même ne contient pas de renvois réciproques, non; toutefois, d'ici demain matin, nous pourrons établir des renvois réciproques limités. Il serait difficile de vous donner des renvois réciproques précis, mais si vous avez une question sur une recommandation en particulier, je pourrai faire le nécessaire pour vous fournir les renseignements voulus.

Mme Catterall: Non, je veux simplement avoir une idée de l'état des choses, je veux savoir où en est la mise en oeuvre des recommandations et pourquoi vous avez décidé de ne pas donner suite à certaines d'entre elles.

J'aimerais poser d'autres questions au sujet du processus, car nous ne pouvons procéder à un examen rigoureux du texte que nous avons devant nous sans savoir dans quelle mesure les intéressés ont été consultés et dans quelle mesure les vues divergentes ont été conciliées. Dois-je comprendre qu'il n'y a pas eu de rencontres directes, face à face, entre les divers intervenants dans ce processus?

M. Turner: Non, c'est inexact. Il y a eu des discussions exhaustives tout au long de ce processus, face à face, comme vous dites: il y a eu toute une série de négociations et de consultations avec les intervenants qui ont pris connaissance de nos textes en vue d'arrêter toutes les normes techniques qui donneront effet aux diverses dispositions du projet de loi, pourparlers qui ont abouti à la grande rencontre de Cornwall le mois dernier où nous avons mis de l'avant l'ensemble final de normes et de propositions qui nous permettront d'édifier la structure générale d'intervention.

[*Texte*]

• 1730

We can provide your committee with a list of all the participants to that particular area. It did, I might add, at this point also include international representation, including one or two of the top experts in this field in the world, as well as a cross-section of the various organizations in Canada that were directly or potentially affected by the bill and by the partnership we have been developing.

The team was brought together on the basis of the people who responded to our mailings soliciting people's input and support, the 1,200-name list we spoke about. It would have been difficult to adopt a partnership without having partners to waltz with, and we have had two years plus of detailed discussions with various stakeholders and interested parties around the table as to how best to proceed with these initiatives.

Mrs. Catterall: My 10 minutes are probably up, Mr. Chairman, and we can move on; but I would appreciate knowing who was involved in those direct discussions and at what stage, because I have found that if you really want to get people's views, it is often not sufficient to wait for them to react, particularly in certain sectors of society.

Mr. Turner: Yes, I can appreciate that. While we did, as we indicated, use the mailing-list approach to solicit input to our discussion papers, our policy proposals, in addition we went out and sought response and briefed certain segments to make sure we had a reasonable cross-section. In addition, as I said, the actual working team that was then brought together to debate and fine-tune and develop the responses and the proposed set of standards includes a fairly strong cross-section across the various affected parties. We can certainly provide that list.

Mr. Ring: If I could make just a couple of other points that are probably relevant to trying to answer your question, this has not from the beginning been only a Coast Guard process. Environment Canada has been involved in all of the processes. Environment Canada has its own extensive consultative process and consultative networks, and it's important that we keep in mind that, not only through informal consultative processes but also through informal consultative networks with environmental groups particularly, Environment Canada has been undertaking consultations on the various government proposals to implement the public review panel recommendations. So that is one point. I will see if my colleague in Environment can provide me with some details that would provide a little more background.

The second point I was going to make is that, specifically with respect to the discussion paper, which was the launching-point after the panel's report, we met with the Culfer inquiry group that was referenced here earlier—Mr. Bossin, Andrew Thompson, and somebody on behalf of Mr. Suzuki, which I think is the composition of that group—specifically to solicit their input into the process that the Coast Guard and Environment Canada together intended to follow in responding to the panel's report.

I am mindful of the time, sir, and I will try to stop.

[*Traduction*]

Nous pouvons fournir à votre comité une liste de tous les participants dans ce domaine particulier. Permettez-moi de rajouter que cela comprend également une représentation internationale, y compris un ou deux des plus grands experts mondiaux dans ce domaine, ainsi que des représentants de divers organismes canadiens directement ou potentiellement touchés par le projet de loi et par le partenariat que nous avons développé.

Cette équipe fut a été réunie à partir de la liste des gens qui ont répondu à nos envois sollicitant leur appui et leur participation. C'est cette liste de 1 200 noms dont je vous ai parlé tantôt. Il aurait été difficile de former un partenariat sans avoir des partenaires avec qui valser, et nous avons eu deux ans et plus de discussions très détaillées avec divers intervenants et personnes intéressées autour de la table dans le but de décider quelle serait la meilleure façon de procéder avec ces initiatives.

Mme Catterall: Mes 10 minutes sont probablement épuisées, monsieur le président, et nous pourrions continuer, mais j'aimerais bien savoir qui était impliqué dans ces discussions directes et à quelle étape, car j'ai constaté que si l'on veut vraiment obtenir l'opinion des gens, souvent, ce n'est pas suffisant d'attendre qu'ils réagissent, particulièrement dans certains secteurs de la société.

M. Turner: Oui, je comprends. En plus des démarches que nous avons faites au moyen de la liste d'envoi pour solliciter la collaboration à nos documents de travail et à nos propositions, nous avons pris des mesures pour obtenir des réactions et informer certains secteurs de la population afin de nous assurer que nous avions une représentation raisonnable. En outre, comme je l'ai dit, l'équipe de travail qui a ensuite été réunie pour examiner et mettre au point les techniques d'intervention et la série de normes proposées comprenait une très bonne représentation de tous les divers groupes touchés. Nous pourrions certainement vous procurer cette liste.

M. Ring: Si vous me permettez d'ajouter quelques éléments de réponse, notons également que ce processus n'a pas été exclusivement celui de la Garde côtière depuis le début. Environnement Canada a participé à tous les travaux. Ce ministère a son propre processus de consultation très exhaustif ainsi que des réseaux de consultation. Il importe de se rappeler qu'Environnement Canada a entrepris des consultations sur diverses propositions du gouvernement visant à mettre en oeuvre les recommandations du comité de révision, non seulement par le biais d'un processus de consultation officieux, mais également au moyen d'un réseau de consultation officieux, particulièrement avec les groupes écologiques. C'est donc une chose à retenir. Je vais voir si mon collègue d'Environnement Canada peut me fournir des détails qui pourraient vous renseigner davantage.

En deuxième lieu, j'allais dire qu'en ce qui concerne le document de travail, qui était le point de départ après le rapport du comité de révision, nous avons rencontré le groupe d'étude Culfer et Cartney auquel on a fait allusion plus tôt—MM. Bossin, Andrew Thompson, et une autre personne représentant M. Suzuki composaient le groupe je crois—précisément pour solliciter leur contribution au processus que la Garde côtière et Environnement Canada entendaient mener ensemble suite au rapport du comité de révision.

Je sais que le temps avance, monsieur, et je vais essayer de m'arrêter.

[*Text*]

The third point is that the improvements note I was going to provide can be found under tab 7 of your binder and the list of people who were at the Cornwall meeting can be found under tab 3.

Mr. Fulton: I would like to thank Mr. Ring in particular, but also Mr. Turner. In getting us to where we are today, the witnesses have been very helpful. Mr. Ring was an extraordinarily good briefer, and I have had a lot of them over the last 15 years. He is very good and very helpful.

My first question is to Mr. Turner. It is now 31 months since the panel came down with its 107 recommendations, and I think people reading these minutes would want to know your evaluation at this point. Are we getting ahead in terms of our response capability? Where do we stand? I understand at the moment, with the equipment we have, we could not respond to a major spill, but can you give us your own estimation of where we are in terms of the equipment we have on the ground in Canada today?

Mr. Turner: I shall attempt to, sir.

First let me say that in the interim since the report's release we have been focusing a lot of energy on the question of prevention as well as on preparedness and response. In this particular area of response where your question is focused, the Coast Guard, in addition to obtaining money through the Green Plan provisions that were announced in June 1991, has been redirecting funding from our A-base, as we call it, within the organization to procure additional spill response equipment of our own. During the course of the three years, we have spent in the neighbourhood of $12 million plus on additional equipment in this regard.

• 1735

We have also fitted a number of our ships with specialized equipment, tankage systems and so on, including a special pollution recovery and response kit that is now fitted on all of our ice-breakers when they go into the Arctic. We have set up a significant number of additional training opportunities for our people and outside as well, and have provided training courses for literally hundreds of people throughout the organizations of government and the private sector, with a view to improving our capability to do that.

Mr. Fulton: Could we, though, with what we have, Mr. Turner, respond adequately to a major spill? I am not talking about something the size of the *Valdez* or the *Braer*, but could we respond to a major spill?

Mr. Turner: When you use the word "we", first I must say that it is both the government and the industry, because at the same time as we have been improving our capabilities and, as I mentioned, acquiring equipment, training people, and fitting our ships, the industry has similarly been acquiring additional capability and training their people. Between us, I think we have a significantly improved capability.

[*Translation*]

Troisièmement, la note sur les améliorations que j'allais vous fournir se retrouve à l'onglet 7 de votre classeur et la liste des personnes qui ont assisté à la réunion de Cornwall se trouve à l'onglet 3.

M. Fulton: Je voudrais remercier M. Turner et plus particulièrement M. Ring. Ces témoins ont été très utiles et nous ont aidés à progresser. M. Ring nous a fourni une séance d'information remarquable, et je dois dire au sujet de telles séances que j'en ai entendues beaucoup au cours des 15 dernières années. Son apport nous est précieux.

Ma première question s'adresse à M. Turner. Le comité de révision fait ses 107 recommandations il y a 31 mois maintenant, et je crois que ceux qui liront ce procès-verbal voudront connaître votre évaluation à l'heure actuelle. Connaissons-nous des progrès quant à notre capacité d'intervention? Où en sommes-nous? Je crois comprendre qu'actuellement, avec l'équipement que nous avons, nous ne serions pas en mesure de réagir à un déversement important de pétrole. Pourriez-vous nous donner votre opinion sur notre situation quant à l'équipement que nous avons au Canada aujourd'hui?

M. Turner: Je vais essayer de le faire, monsieur.

Je dirais d'abord que depuis la publication du rapport, nous avons dépensé beaucoup d'énergie sur la question de la prévention de même que sur l'état de préparation et la capacité d'intervention. Pour ce qui est de cette capacité, qui fait l'objet de votre question, en plus d'obtenir des crédits par le biais des dispositions du Plan vert annoncées en juin 1991, la Garde côtière réaffecte des crédits des services votés afin d'acheter de l'équipement supplémentaire d'intervention en cas de déversement. Au cours des trois années, nous avons dépensé plus de 12 millions de dollars pour du matériel de ce genre.

En outre, dans certains de nos navires, nous avons installé des équipements spécialisés, comme des systèmes de mise en réservoir et un dispositif spécial d'intervention et de dépollution dont sont dotés désormais tous nos brise-glace qui évoluent dans l'Arctique. Nous avons offert beaucoup de formation supplémentaire à nos gens et aux autres également. De plus, nous avons donné des cours de formation à des centaines de personnes des secteurs public et privé afin d'améliorer notre capacité d'intervention.

M. Fulton: Monsieur Turner, avec tout ce que nous avons, sommes-nous en mesure de réagir adéquatement à un grand déversement? Je ne parle pas d'un versement comme celui du *Valdez* ou du *Braer*, mais sommes-nous en mesure de réagir dans le cas d'un grand déversement?

M. Turner: Vous avez dit «nous». Tout d'abord, je dois vous dire que le gouvernement et l'industrie jouent un rôle tous les deux. Car pendant que nous améliorons nos capacités en achetant des équipements, en formant les gens et en installant des équipements dans nos navires, de même, l'industrie a augmenté sa capacité et formé ses gens. La capacité s'est grandement accrue dans les deux secteurs.

[*Texte*]

When you say "respond adequately to a significant spill", those are both very subjective terms, as you will appreciate. Let me say that we have responded successfully to significant spills in the past, but so much depends upon the nature of the spill, the environmental situation at the time, the weather circumstances, the kind of product, and so on that it is very hard to give a definitive answer. I would be more comfortable in stating that our capability to respond to significant spills has been substantially improved over the time since the report's release.

Mr. Fulton: All right. That leads me to one of the recommendations the panel made. As you know, this is where there is a distinct variance between the legislative approach you find here and where the panel seemed to be driving. The chair, in particular, seemed to be driving at something in the nature of a $2-a-tonne levy. At the moment, if the old regime, the old compensation account, was clicking over, it would be about 35¢ a tonne. The Brander-Smith recommendations would take us to over $2 a tonne.

While you are answering this, I wonder if you could alert the committee to what steps the Coast Guard took at the time the Minister of Finance was drilling a glory hole into the account and pumping the $200 million out into general revenue. I ask this because one of our concerns as a committee has to be that while that extraction was taking place the public probably weren't aware that it makes the government somewhat less likely to compensate, because of course then it has a deficit impact and you run into all of the concerns that Finance Minister Mazankowski and others would have if there was to be a major pay-out.

I would like you to talk about how the administrator would provide compensation, because my understanding is that, should there be a spill, large or small, those who are involved in the clean-up can go out and do it, keep the costs tabulated, and then the reverse onus kicks in. They can in fact get directly compensated without having to go to court, without having to litigate, or whatever. They are compensated, and then the reverse onus kicks in and the Coast Guard or someone else is out; they have to go out and do the molecular analysis, figure out where that oil came from, go after the shipowner, and so on.

I would like you to tie those ends together, because it seems to me that this is where there has been the divergence legislatively, rather than going to the transshippers... Of course, we have some new shipping lanes opening today: the new Port Hawkesbury run... We have the whole issue of the high risks of the single hulls that are going past Placentia Bay on an hourly basis.

If we are not going the $2 route...because I think that is really the core of the panel's recommendations, which is about 1¢ a gallon, as I said when I spoke in the House, which I know is a hell of a pile of dough to major transshippers, but a lot of

[*Traduction*]

Vous avez demandé si nous sommes en mesure de réagir de façon adéquate à un grand déversement. Comme vous comprenez très bien, ce sont des mots très subjectifs. Disons que par le passé nous avons réagi à de grands déversements avec succès, mais tellement de choses dépendent de la nature du déversement—de la situation environnementale au moment du déversement, les conditions météorologiques, le produit et ainsi de suite—qu'il est très difficile de donner une réponse définitive. Je dirais plutôt que notre capacité d'intervention dans le cas de grands déversements s'est accrue considérablement depuis la publication du rapport.

M. Fulton: D'accord. Cela m'amène à une des recommandations formulées par le comité. Comme vous savez, il y a un écart marqué entre ce projet de loi et les recommandations du comité. Le président en particulier semblait prôner un prélèvement de l'ordre de 2$ la tonne. A l'heure actuelle, avec l'ancien régime et l'ancienne caisse d'indemnisation, le prélèvement serait de 35c. la tonne. Selon les recommandations du rapport Brander-Smith, le prélèvement devrait être supérieur à 2$ la tonne.

Dans votre réponse, pourriez-vous dire au comité quelles mesures ont été prises par la Garde côtière pendant que le ministre des Finances puisait dans la caisse et transférait 200 millions de dollars au Trésor. Si je pose cette question, c'est parce que le comité se rend compte que pendant ce transfert de fonds, le public ne savait sans doute pas qu'il serait un peu moins probable que le gouvernement offre une indemnisation, car une indemnisation pourrait faire augmenter le déficit. Le ministre des Finances, M. Mazankowski, et les autres seraient dans l'embarras s'il fallait offrir une importante indemnisation.

J'aimerais vous demander d'expliquer comment l'administrateur offrait une indemnisation, car je crois comprendre que dans le cas d'un déversement, qu'il soit mineur ou majeur, ceux qui veulent participer au nettoyage peuvent le faire, ils tiennent des comptes et à un moment donné, l'inversion du fardeau de la preuve s'applique. En effet, ces gens peuvent être indemnisés directement sans avoir à aller devant les tribunaux, sans avoir à entamer des poursuites judiciaires. Ils sont indemnisés, et ensuite l'inversion du fardeau de la preuve s'applique, et la Garde côtière ou un autre organisme est en difficulté. La Garde côtière doit faire une analyse moléculaire, déterminer la source des hydrocarbures, poursuivre l'armateur et ainsi de suite.

Je voudrais vous demander d'expliquer tout cela, car il me semble qu'il existe une certaine divergence législative dans ce domaine, plutôt que de demander aux transbordeurs... Bien sûr, certaines nouvelles routes maritimes sont établies aujourd'hui: le nouveau circuit de Port Hawkesbury... Il y a toute la question des navires monocoques qui passent par la Baie de Plaisance chaque heure, et les risques élevés de leurs activités.

Si nous n'optons pas pour le prélèvement de 2$... car je trouve que ce prélèvement constitue le coeur des recommandations du comité; il représente environ un cent le gallon, comme j'ai dit quand j'ai pris la parole en Chambre. Je

[*Text*]

people at the pump say, "Well, 1¢ a gallon. If we are going to get double hulls sooner, if we are going to get a better compensation fund, if we are going to get better enforcement, if we are going to get better clean-up technology, maybe that's the way we should go".

If you can start addressing those, that would be helpful.

Mr. Turner: I would be pleased to, sir.

First let me just say that the SOPF, or the Ship-Source Oil Pollution Fund, is very much alive and well and the money is available should there be an incident. The fact that the government, in the wider scheme of things, has chosen to use those funds as part of its general borrowings and so on means that it also credited the account with significant interest over the years, such that the money that's now available is significantly higher than when the government stopped collecting from shippers.

• 1740

The SOPF is really an insurance fund. It's not designed, however, for improving response capability.

Mr. Fulton: So will this be beyond this bill? It will still be there.

Mr. Turner: That's correct. It will still be there. In fact, provisions in this bill will further simplify the way in which the SOPF operates for the benefit of those damaged by a spill.

Indeed, in the amendments that Parliament made and that we have now in the act, which I believe date back to 1987, the Ship-Source Oil Pollution Fund was restructured considerably and made more accessible for these purposes of damage compensation. As you put it, the reverse-onus test is there so that the small individual who suffers damages can now recover very quickly from the fund. For the government, or the Coast Guard in this case, as a public agency, there are special provisions within the bill by which we in turn may now go after the Ship-Source Oil Pollution Fund. It is not necessary for us, per se, to recover the costs from the shipowner. The Ship-Source Oil Pollution Fund administrator, through the process, steps into the shoes of the claimant and goes after the shipowner and his insurer.

Through the previous amendments to the act, we have also not only restructured the Canadian domestic fund and made it easier to approach but also tapped into essentially the international fund, through the IOPCF, the International Oil Pollution Compensation Fund, and our membership in that organization, which in the case of tankers now makes considerably more money available for that kind of incident than would be available through even the Canadian fund. So we

[*Translation*]

sais que ce prélèvement représente beaucoup d'argent pour les grands transbordeurs, mais beaucoup de gens à la pompe disent, «Eh bien, un cent le gallon. Peut-être devrions-nous le payer, si nous allons avoir plus rapidement des navires à double coque, si nous allons avoir une meilleure caisse d'indemnisation, si nous allons avoir une meilleure mise en application et si nous allons avoir une meilleure technologie de nettoyage».

Vos réponses à ses questions seraient très utiles.

M. Turner: Je vous en prie, monsieur.

Tout d'abord, je tiens tout simplement à dire que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires est en très bonne santé, et les fonds sont là si jamais un accident se produit. Le fait que le gouvernement a décidé d'utiliser ces fonds dans le cadre de ses emprunts généraux veut dire qu'il a également payé des intérêts importants à la caisse au courant des ans, et comme résultat, le montant qui est actuellement disponible est beaucoup plus élevé que le montant qui existait au moment où le gouvernement a cessé de prélever des fonds des transporteurs.

En réalité, la caisse d'indemnisation est un fonds d'assurance. Cependant, elle n'a pas été constituée afin d'améliorer la capacité d'intervention.

M. Fulton: Et après l'adoption de ce projet de loi? La caisse sera encore là.

M. Turner: C'est exact. La caisse continuera. En effet, grâce aux dispositions de ce projet de loi, les opérations de la caisse seront simplifiées davantage afin d'aider les personnes qui subissent des dommages en raison d'un déversement.

En effet, grâce aux amendements faits par le Parlement qui se trouvent maintenant dans la loi et qui remontent à 1987, je crois, on a pu restructurer la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et on a pu rendre la caisse plus accessible afin d'indemniser les gens pour des dommages. Comme vous l'avez dit, le critère de l'inversion du fardeau de la preuve est là pour qu'une personne qui a subi des dommages puissent recevoir une indemnisation de la caisse très rapidement. Le projet de loi a certaines dispositions qui permettent au gouvernement, ou dans ce cas la Garde côtière, en tant qu'agence publique, de demander une indemnisation de la caisse. Nous ne sommes pas obligés de récupérer les coûts de l'armateur. Grâce au processus, l'administrateur de la caisse agit au nom du demandeur et poursuit l'armateur et sa compagnie d'assurance.

Grâce aux amendements qui ont déjà été apportés à la loi, nous avons pu restructurer la caisse canadienne et la rendre plus accessible. En outre, nous avons pu participer à la caisse internationale, par le truchement du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Nous participons à ce fonds, qui offre une indemnisation beaucoup plus grande pour ce genre d'accidents dans le cas des navires-citernes que le montant qui serait

[*Texte*]

certainly have a significant capability in this country to compensate for damages or for costs of clean-up that might occur should there be an oil spill affecting Canadian waters and, beyond that, another layer of insurance in the international system, too, in the case of tankers.

To turn to the other parts of your question, in our analysis of the recommendations, one of the key recommendations of the Brander-Smith report certainly was the question of the $2-a-tonne levy. I would not have characterized it as the key recommendation, but rather the panel's attempt to find a solution to the funding issue: how does one identify and make available the necessary funding to provide for the kinds of improvements they felt should be made to Canada's both preparedness and prevention capabilities?

In analysing the recommendations of the panel, and in our consultations with the industries affected, we came to the conclusion that to take the route that was proposed by the panel in this particular case would have required significant amendments to the fund, such that the fund would no longer be an insurance fund always there, always available to protect the damaged party, and would in fact have to be turned into a fund available for day-to-day operations, for research and development expenses, and for a number of other things that were proposed, all the way to subsidizing the double-hulling of tankers in Canada.

This would have been a dramatic change in the use of the fund. Our conclusion at the end of the day, after consultation with industry and those affected, was that there were other ways by which the same objectives could be achieved.

In the specific case you have before you, that objective is to be achieved in terms of the response capability by essentially creating a statutory environment whereby the industry will have an obligation placed upon it that results in the industries collectively having to pay for that improved response capability directly, rather than coming through the Ship-Source Oil Pollution Fund, which in turn would have had to collect from shipments of oil.

In the case of double-hulling of the Canadian tanker fleet, the tanker owners themselves and the tanker operators and the charterers of these ships have indicated their preference for an industry approach to this whereby the normal financial incentives and the normal financing systems would be used for the industry to replace its own fleet and make its own construction changes as required, rather than being dependent, as they put it, upon a government program. In other words, their preference in that case was not to have the Ship-Source Oil Pollution Fund be a vehicle whereby money would be put into double-hulling of existing tankers.

• 1745

Just for correctness here, I might add that there are exceptions to that opinion as well. We've talked to a couple in the industry who certainly would prefer to have access to the Ship-Source Oil Pollution Fund for that purpose.

[*Traduction*]

disponible à même la caisse canadienne. Nous avons donc certainement une capacité importante dans ce pays qui nous permet d'offrir une indemnisation pour des dommages ou pour les coûts du nettoyage si jamais des hydrocarbures sont déversés dans des eaux canadiennes. Nous avons également l'autre palier d'assurance qu'offre le système international, dans le cas des navires-citernes.

Pour répondre à vos autres questions, je tiens à dire que quand nous avons analysé les recommandations, une des recommandations clé du rapport Brander-Smith était celle qui portait sur le prélèvement de 2$ la tonne. Je n'aurais pas dit que cette recommandation était la recommandation clé, mais plutôt qui elle représente les efforts du comité pour trouver une solution au problème du financement: comment pouvait-on trouver et offrir le financement qui permettait à leur avis d'améliorer l'état de préparation du Canada ainsi que sa capacité d'intervention?

Après avoir analysé les recommandations du comité, et après avoir consulté les industries touchées, nous avons conclu que les recommandations proposées par le comité dans ce cas auraient exigé des changements importants à la caisse. La caisse ne serait plus un fonds d'assurance permanent, toujours là pour protéger les parties lésées. En effet, il aurait fallu transformer la caisse en un fonds pour les opérations quotidiennes, pour la recherche et le développement, et pour d'autres choses qui ont été proposées, même un fonds pour financer la conversion des navires canadiens en navires à double coque.

Ceci aurait constitué un changement dramatique dans l'utilisation du fonds. En fin de compte, après avoir consulté l'industrie et les parties intéressées, nous avons conclu qu'il y avait d'autres moyens d'atteindre ces mêmes objectifs.

Dans le cas précis dont vous êtes saisis, l'objectif à atteindre au niveau de la capacité d'intervention est de créer un cadre réglementaire qui oblige l'industrie à payer les améliorations de façon collective et directe, plutôt que de passer par la caisse d'indemnisation qui doit ensuite procéder à des prélèvements sur les cargaisons de pétrole.

Pour transformer la flotte canadienne de navires-citernes en navires double coque, les armateurs eux-mêmes, les exploitants et les affréteurs de ces navires ont dit qu'ils préfèrent les stimulants financiers ordinaires et les systèmes de financement normaux qui encouragent l'industrie à remplacer sa propre flotte et à faire ses propres changements au besoin, plutôt que d'être tributaire, comme ils ont dit, d'un programme du gouvernement. En d'autres mots, dans ce cas, ils ne veulent pas que la caisse d'indemnisation soit utilisée pour transformer les navires-citernes actuels en navires à double coque.

Afin d'être tout à fait exact, je devrais ajouter que quelques personnes ne partagent pas cette opinion. Nous avons parlé à certaines personnes dans l'industrie qui aimeraient mieux utiliser à une telle fin la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

[*Text*]

On balance, we felt that the two single largest expenditures that were proposed for the $2-a-tonne levy and the Ship-Source Oil Pollution Fund could be accommodated in other ways: both through improved response by way of this bill and putting the onus on industry to make the investments necessary, and through the tanker industry itself and the shipowners and charterers paying the cost through normal commercial practices of providing double hulls, with the government again setting the requirements and the standards, which, as I indicated in my opening remarks, we have indeed done.

Other uses to which the fund would have been put are less dramatic, such as supporting some research and development work. We've not entirely closed the books on that option. We are still discussing with the industry how we might improve the amount of money Canada puts into this area. Our colleagues in both the Department of the Environment and in Fisheries and Oceans are keenly interested in this particular area.

Through industry work and work we've done internationally with the United States, we've been able to leverage such funding as we do have in the research and development area. That left essentially the question of the adequacy of the Ship-Source Oil Pollution Fund as an insurance mechanism. You will recall that the panel made recommendations with respect to the need to accede to the 84 protocols to the fund convention and the civil liability convention.

In this regard, the 84 protocols of these international conventions were not achieving the necessary number of signatures to allow them to come into force with their higher level of compensation. Therefore we have taken proactive action in Canada to assist in the negotiation process. In fact, we participated in a recently held diplomatic conference last year to renegotiate or, in the parlance, establish an additional set of protocols that would assist the 84 protocols with the higher level of compensation to come into place faster and more easily. In fact, Canada provided the chairman for the plenary session of that diplomatic conference, and we were instrumental, if I may say so, in helping to bring about agreement among the various nations as to the need for finding methods by which the international protocols may come into play more quickly.

On the side, we have at the same time, just in case those protocols do not come in as quickly as we would like, examined the question of the capability and capacity of the existing fund and, in negotiations and consultation with the industry, are exploring a couple of options whereby the fund might be—or industry might be, depending on how these discussions go—in a position to purchase supplementary insurance on the commercial market to top up what the fund is already capable of doing in this country.

[*Translation*]

Tout compte fait, nous avons estimé que l'on pourrait prendre d'autres moyens pour financer les deux grandes dépenses que l'on a proposé de payer par le prélèvement de 2$ la tonne et par le recours à la caisse d'indemnisation: on pourrait améliorer la capacité d'intervention au moyen de ce projet de loi et en insistant pour que l'industrie fasse les investissements nécessaires. C'est ainsi que l'on s'adresserait à l'industrie des navires-citernes elle-même en demandant aux armateurs et affréteurs de payer ces coûts, grâce à des pratiques commerciales normales qui permettraient l'aménagement de ces doubles coques et en laissent avec le gouvernement fixer les exigences et les normes, ce que nous avons fait, comme j'ai dit lors de mes remarques liminaires.

On aurait pu utiliser la caisse pour des choses moins spectaculaires, comme la recherche et le développement. Nous n'avons pas complètement écarté cette possibilité. Nous sommes encore en train de parler avec les gens de l'industrie pour trouver un moyen d'augmenter les investissements du Canada dans ce domaine. Nos collègues du ministère de l'Environnement et ceux du ministère des Pêches et Océans s'intéressent beaucoup à ce domaine.

Grâce au travail effectué par l'industrie et grâce au travail que nous avons effectué sur le plan international avec les États-Unis, nous avons pu multiplier le financement dont nous disposons dans le domaine de la recherche et du développement. Essentiellement, cela laisse la question de l'utilité de la caisse d'indemnisation comme mécanisme d'assurance. Vous vous souvenez que le comité a élaboré des recommandations au sujet de la nécessité de signer les protocoles de 1984 sur les conventions concernant la caisse et la responsabilité civile.

Les protocoles de ces conventions internationales de 1984 n'ont pas été signés par suffisamment de pays pour leur permettre d'entrer en vigueur et d'offrir des taux d'indemnisation supérieurs. Nous avons donc pris des mesures proactives au Canada afin de stimuler les négociations. En effet, nous avons participé à une conférence diplomatique qui a eu lieu l'année dernière afin de renégocier ou, comme on dit dans ce domaine, d'établir une autre série de protocoles qui pourraient aider les protocoles de 1984 à parvenir plus rapidement et plus facilement aux niveaux d'indemnisation souhaités. En effet, le président de la séance plénière de cette conférence diplomatique venait du Canada, et je crois pouvoir dire que nous avons joué un rôle très important pour réaliser un consensus parmi les diverses nations sur la nécessité de trouver des méthodes permettant de mettre les protocoles internationaux en vigueur plus rapidement.

Au cas où ces protocoles n'entrent pas en vigueur aussi rapidement que nous voudrions, nous examinons en même temps la question de la capacité de la caisse existante et, en négociant et en consultant l'industrie, nous sommes en train d'examiner certaines possibilités qui permettraient à la caisse ou à l'industrie, dépendant des résultants des discussions, d'acheter des assurances supplémentaires sur le marché commercial afin d'améliorer la capacité de la caisse dans ce pays.

[*Texte*]

I might add that the funds that are available through our domestic Ship-Source Oil Pollution Fund in the Canada Shipping Act are considerable. We're not talking about thousands or tens of thousands; we're talking about tens of millions for any specific incident.

Mr. Richardson: Mr. Fulton, I was prepared to let you go. I thought you were on a good track and getting pretty adequate responses.

I simply want to thank you for the extensive broad and open, very helpful consultations you undertook. I know that it took a lot of time, and those represented here have gone a long way to assisting our role by holding such broad and extensive consultations.

Also, I thank you for the useful and comprehensive responses you have given at the meeting thus far today. This is very helpful in beginning our consideration of this bill.

In closing, I would just like to add a note to Mr. Fulton's comment regarding the thorough briefings that you've offered and made available to committee members, not only verbally but also through this extensive committee binder. It's very good and I recommend it to all members.

Mr. Turner: Thank you, sir.

Mr. Wilbee: How does this legislation compare to comparable U.S. regulation on the west coast? Particularly, there's a lot of mingled traffic.

Mr. Turner: There is indeed a great deal of, as you put it, "mingled traffic" on the west coast through the Strait of Juan de Fuca area, an area in which we have a special agreement on traffic management with the United States Coast Guard.

• 1750

Throughout the period of the development of this bill and our development of the responses to the various recommendations of the public review panel report, we have been very mindful of what has been happening in the United States. What's happened in the United States is summed up in the phrase "OPA-90", which is the legislation that was brought in through the U.S. Congress, the Oil Pollution Act of 1990. OPA-90, as it's called, is the act that unilaterally imposed double-hull standards for ships entering American waters and for American construction, which of course has since been overtaken by the international convention I referred to, but also created a situation whereby industry was expected to fund spill response capability in the United States.

If I can be so bold, sir, we have attempted to learn from the mistakes we see in the American process, and in fact have been allowed, through the good offices of our colleagues in the United States Coast Guard, to participate fully in what they call the reg-neg process, their negotiation process for the development of regulations. It's perhaps a somewhat more formal and a bit more cumbersome process than we're used to, but we have been able to sit in the room and participate directly as we see how the various regulations are being developed in the American system.

[*Traduction*]

Je devrais ajouter que les crédits que contient la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, sont considérables. Il ne s'agit pas de milliers de dollars ou de dizaines de milliers de dollars; il s'agit des dizaines de millions de dollars pour un accident spécifique.

M. Richardson: Monsieur Fulton, je voulais vous laisser continuer. Je trouvais que vous étiez sur une excellente piste et que le témoin vous répondait assez bien.

Je tiens tout simplement à vous remercier des consultations étendues, ouvertes et très utiles que vous avez faites. Je sais que ces consultations ont pris beaucoup de temps, et que ceux qui sont représentés ici nous ont beaucoup aidés en organisant des consultations si vastes et si complètes.

En outre, je tiens à vous remercier des réponses complètes et utiles que vous avez données à la réunion aujourd'hui. Elles nous sont très précieuses au moment où nous entamons l'étude de ce projet de loi.

En conclusion, je voudrais tout simplement ajouter une observation qui fait suite aux remarques de M. Fulton au sujet des séances d'information détaillées que vous avez données aux membres du comité, non seulement oralement, mais aussi au moyen de ce classeur pour le comité. C'est excellent, et je le recommande à tous les membres.

M. Turner: Merci, monsieur.

M. Wilbee: Comment ce projet de loi se compare-t-il à son pendant américain applicable à la côte ouest? Je songe en particulier au trafic mixte qui y prolifère.

M. Turner: Effectivement, il y a beaucoup de trafic mixte, comme vous dites, sur la côte ouest qui passe par le détroit Juan de Fuca. Nous avons une entente spéciale avec la Garde côtière américaine sur la gestion de la circulation dans cette région.

Au cours de l'élaboration du projet de loi et de la préparation des réponses aux diverses recommandations du rapport préparé par le comité de révision, nous avons tenu compte de la situation américaine. Celle-ci peut se résumer à l'expression «OPA-90», qui représente une loi adoptée par le Congrès américain, la Oil Pollution Act of 1990. En vertu de cette loi, appelée l'OPA-90, tous les navires construits aux Etats-Unis et tous ceux qui entrent dans les eaux américaines doivent être des navires à double coque. Cette mesure est évidemment devenue périmée à cause de la convention internationale dont je viens de parler, mais elle a également créé une situation en vertu de laquelle l'industrie est censée financer les interventions en cas de déversement aux Etats-Unis.

Nous avons tenté de tirer des leçons de l'expérience américaine, si je puis m'exprimer ainsi, et nos collègues de la Garde côtière américaine nous ont permis de participer librement à leur processus de négociation et d'élaboration des règlements. Ce processus est un peu plus lourd et formel que le nôtre, mais nous avons eu l'occasion d'être présents et même de participer dans l'élaboration des divers règlements américains.

[*Text*]

We have also taken note of the vast amounts of money that have been thrown at this problem, if I can use that expression, by certain segments of the American industry. Frankly, we think we have a better solution. Our colleagues internationally, in other nations, tell us that they think we have a better approach to this as well, one that will achieve a similar level of protection but at less overall cost to society, to the nation.

The kinds of specific regulations and requirements under OPA-90 are wide and varied. Some of them have had a negative effect on us, such as the condition in OPA-90 that, frankly, does not permit them to accede to the same international conventions for liability protection under the International Oil Pollution Compensation Fund. That has to do with the question of what are known in their parlance as state rights.

However, there are also other areas in which there are specific provisions of OPA-90 regarding transborder pollution and reciprocal arrangements with Canada. The Great Lakes is one of those, and reference was made earlier to the International Joint Commission. The Canadian Coast Guard participates in a joint subcommittee with the United States Coast Guard with regard to the implementation of the requirements of the Great Lakes Water Quality Agreement, and through that office we've had discussions with the Americans on a regular basis regarding pollution from ships.

Mr. Ring and his staff are similarly involved in negotiation and discussion directly with our colleagues in the U.S. Coast Guard, and we have been able to have input, in fact, at the regulation development stage in the U.S. to try to make sure, as carefully as possible, that we will have a compatible regime or at least avoid a situation where incompatibilities between us will crop up.

Because of the way in which the American legislation works, these issues are not entirely resolved—and therefore the limited manoeuvring room our colleagues to the south find themselves with. However, we are confident that, given the spirit of cooperation between ourselves and the United States, we will be able to come up with some continuing cooperative arrangements.

I say ''continuing'' because we've had in place for a number of years a Canada-U.S. agreement between the coast guards with respect to oil pollution response and cooperation, which has stood the test of time fairly well. Unfortunately, some of the provisions of OPA-90 mean that this agreement will no longer be workable in quite the format it has been in the past, and therefore we, along with our American colleagues, will now be falling back on the provisions of the international convention of which Mr. Ring spoke briefly, the pollution response and cooperation convention, in the developmental stages of which both the Americans and ourselves were instrumental and which this bill specifically authorizes the government to implement and to accede to.

So we are confident that we will maintain a close working relationship with the United States and the U.S. Coast Guard and that there will be a compatible regime between us with respect to the main components of spill response and funding in such cases.

[*Translation*]

Nous sommes également très conscients des sommes considérables qui ont été investies dans la recherche d'une solution à ce problème, si vous voulez, par certains secteurs de l'industrie américaine. Mais nous croyons sincèrement avoir une meilleure solution. Nos collègues à l'étranger nous disent également que notre méthode est meilleure et donnerait la même protection mais à un coût moindre pour la société, pour le pays.

Les règlements et exigences en vertu de l'OPA-90 sont nombreux et variés. Certains nous font du tort, comme la disposition de l'OPA-90 qui leur interdit l'accès aux mêmes conventions internationales en matière de responsabilité et en vertu du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cela est dû aux droits des Etats, comme on les appelle.

Par ailleurs, certaines dispositions précises de l'OPA-90 touchent à la pollution transfrontalière et aux accords réciproques avec le Canada. Par exemple, on y parle des Grands Lacs; tout à l'heure, on a parlé de la Commission mixte internationale. La Garde côtière du Canada, ainsi que celle des Etats-Unis, sont membres du sous-comité mixte qui étudie la mise en oeuvre de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. C'est ainsi que, nous avons pu avoir des discussions périodiques avec les Américains au sujet de la pollution provenant des navires.

De plus, M. Ring et son personnel négocient et discutent directement avec nos homologues de la Garde côtière américaine. En fait, il nous a été possible d'influer sur les discussions visant à élaborer les règlements américains. Ainsi, nous nous sommes assurés—très prudemment—que nos deux régimes sont compatibles ou qu'on évitera au moins des situations qui risquent de mettre en relief nos différences.

A cause de la nature du système législatif américain, ces questions n'ont pas encore été complètement résolues, ce qui explique le fait que nos voisins du sud n'ont pas une grande marge de manoeuvre. Par contre, étant donné l'esprit de collaboration entre les Etats-Unis et le Canada, nous sommes confiants que nous parviendrons à d'autres accords de coopération.

Je dis «d'autres» parce qu'il existe depuis quelque temps une entente entre les gardes côtières canadienne et américaine en matière d'intervention conjointe en cas de déversement. Cette entente perdure toujours, mais certaines dispositions de l'OPA-90 invalident malheureusement en quelque sorte cette entente. Par conséquent, le Canada et les Etats-Unis devront s'en remettre à la convention internationale que M. Ring a mentionnée en passant, c'est-à-dire la convention portant sur la coopération et l'intervention en cas de déversement. Le Canada et les Etats-Unis ont joué un rôle important dans l'élaboration de cette convention. Le projet de loi dont nous sommes saisis autorise le gouvernement à devenir membre à part entière de la convention et de l'appliquer.

Nous sommes donc confiants que nous allons continuer de travailler de près avec les Etats-Unis et la Garde côtière américaine et que nos régimes seront compatibles en ce qui concerne les principaux aspects d'une intervention en cas de marée noire, y compris le financement.

[*Texte*]

Mr. Wilbee: I just want to get what the Coast Guard has thought of the response of industry to your fees and to their fairness. Are they squealing, or are they patting you on the back?

• 1755

Mr. Turner: If I can use your expression, sir, they are squealing—just about loudly enough for us to be convinced that we've got the balance about right. Depending upon which of the groups behind me you will speak to tomorrow and on succeeding days, you will hear different variations of that theme.

We believe that the costs that are associated with this response organization, response structure, that we are proposing are not inconsiderable but are within the capability of the industries in Canada to support. Through the analysis we've done and the work and development of the structure that we're proposing through the bill and through the negotiation and consultation process with all of the affected industries, I believe we have a reasonable understanding of what the industry is in a position to absorb, without affecting overtly our competitiveness in Canada, while still providing an adequate level of protection.

Now, as I've said, depending on which of the groups affected you will speak to, you will hear different variations. Some groups would obviously like to see more of the costs picked up by their colleagues in another part of the industry, and vice versa when you speak to your colleagues. However, on balance, I would suggest that we've got it about right.

We are mindful, though, that there is a limit to what the industry in Canada collectively and the nation collectively is capable of supporting, even in this critically important area of environmental protection against marine oil spills. We are similarly mindful that the nation must address many other environmental priorities at the same time.

The Chairman: Bill, do you have any questions?

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): No.

Mrs. Catterall: Mr. Wilbee asked about comparisons with U.S. standards. I wonder if you can tell us how this stacks up against the highest level of environmental protection that Canadian ships, for instance, might face in the coastal and internal waters of other nations. Where would our ships face higher standards than we are imposing here?

Mr. Turner: In terms of the ships themselves and their construction and operation, the standards we are imposing on Canadian-flag vessels through Canadian legislation and our accession to the international conventions are at least as good as anywhere else in the world, in other nations, and in some areas go beyond that. I want to temper my remarks with specific reference to the United States, however, where in some areas the regime is significantly different.

However, in terms of the ships, what we require and will be requiring for Canadian-flag vessels, in terms of, for example, the double-hulling I spoke of earlier for Canadian ships, will exceed, in terms of the phase-out schedule and the timing, the requirements either in the United States or on the international side. That is with the agreement of the industry as well, because they must trade into these areas, so they must be consistent with requirements elsewhere.

[*Traduction*]

M. Wilbee: J'aimerais savoir ce que pense la Garde côtière de la réaction de l'industrie face aux droits que vous percevez et si elle estime qu'ils sont justifiables. L'industrie est-elle pour ou contre ces droits?

M. Turner: L'industrie est contre les droits, mais son degré d'opposition nous révèle que nous avons plus ou moins visé juste. Demain, et au cours des prochains jours, les différents groupes assis derrière moi témoigneront et vous donneront des opinions variées.

À notre avis, les coûts associés à l'organisation et à la structure d'intervention en cas de déversement sont non négligeables, mais l'industrie canadienne est en mesure de les assumer. Nous avons fait du travail et des analyses, nous avons élaboré une structure qui figure dans le projet de loi, et nous avons été en négociation et en consultation avec tous les secteurs concernés. J'estime donc que nous avons une bonne idée de ce que l'industrie peut absorber sans pour autant que cela ne nuise à la compétitivité du Canada et tout en assurant une bonne protection.

Comme je viens de le dire, les différents groupes intéressés vous diront des choses différentes. Certains groupes voudront évidemment que leurs collègues d'un autre secteur assument une plus grande part des coûts, et vice versa. Par contre, je suis d'avis qu'en tout et partout, nous avons visé juste.

Par ailleurs, nous sommes conscients qu'il y a une limite à ce que l'industrie canadienne en général et le Canada peuvent absorber, même s'il s'agit d'un domaine essentiel qui vise à protéger l'environnement en cas de marée noire. Nous savons également que le Canada doit s'occuper d'autres priorités environnementales.

Le président: Bill, avez-vous des questions?

M. Casey (Cumberland—Colchester): Non.

Mme Catterall: M. Wilbee vous a demandé de comparer les normes canadiennes aux normes américaines. Pouvez-vous nous perler des normes de protection environnementale les plus élevées dans les autres pays, avec lesquelles les navires canadiens doivent composer? Est-ce qu'il y a des pays qui ont des normes plus élevées que les nôtres?

M. Turner: En vertu des lois canadiennes et de l'adhésion du Canada aux conventions internationales, les normes imposées aux navires battant pavillon canadien, soit au niveau du navire même, de sa construction et de son exploitation, sont aussi élevées qu'ailleurs; elles sont même plus élevées dans certains domaines. Par contre, je ne veux pas nécessairement comparer nos normes avec celles des États-Unis, puisque leur régime est complètement différent dans certains secteurs.

Cela dit, nos exigences en matière de double coque applicables aux navires battant pavillon canadien, dont j'ai parlé un peu plus tôt, seront plus élevées que celles des États-Unis ou des autres pays: nos navires devront se soumettre à un échéancier et un calendrier beaucoup plus stricts lorsque viendra le temps d'éliminer progressivement les navires monocoque. L'industrie est d'accord sur ce point, car les échanges se font avec d'autres pays et il faut que toutes les normes se rejoignent.

[*Text*]

In terms of the requirements to carry onboard response plans—emergency plans, for example—we have picked up what has recently been adopted internationally through the MARPOL Convention and added to it an additional Canadian requirement that should not cause additional stress to the industry but will, we feel, allow for some improvement.

Generally speaking, the area in which we have gone beyond what most countries have done is represented by this bill. I say "most countries" because, again, in the United States the OPA-90 legislation is a quite unique piece of legislation and does put a very onerous regime in place. It's difficult for us to compare on a ship-to-ship basis, because it depends upon what the ship is carrying, where it's going, when it was built, and many other factors.

With the possible exception of the existing legislation in the United States, I cannot think of any other country that has a similar regime in place requiring the private sector to have in place, of course should this bill meet with your approval in Parliament, the response organization and arrangements in advance of a ship arriving in their waters. We have taken the position, as have our minister and the cabinet, that it is not adequate that a ship should be responsible for the costs of clean-up after an incident occurs, but they must participate in helping us to be prepared to deal with a clean-up before a spill occurs. That is what this bill represents, and in that sense we go significantly beyond most other countries.

• 1800

Mrs. Catterall: I want to go back to the process of consultation rather than getting into the details of the legislation right now, because I learned long ago that you make mistakes when you're not sure you've got a pretty good cross-section of public opinion. That really is my job as a politician: to try to balance different public values and make sure that what I say yea or nay to represents something that's not going to represent a trap the minute I walk out of the door of the chamber having voted on it.

For instance, you've referred me back to tab 3, when you had consultations on amendments to the CSA. What your report says is that consultations were undertaken with various members of the industry, affected government departments, and within the Department of Transport at various levels. I don't see any environmental consultations. This basically started out as an environmental problem, and that's partly represented in the representation on this committee.

How did you do that balancing before you brought this before Parliament eventually?

Mr. Turner: Let me just reiterate very briefly, in addition to the mailing-list process we used, the fact that in our organization we had specific meetings with some groups and the Department of the Environment has had a number of discussions.

At this point I'd like to turn it over to Tom Ring, who will provide some additional background of that point.

[*Translation*]

Pour ce qui est des plans de secours à bord—des plans d'urgence, par exemple—nous avons récemment souscrit à la convention MARPOL, adoptée internationalement, et nous avons ajouté au principe de cette convention des exigences canadiennes qui ne devraient pas nuire à l'industrie mais, à notre avis, l'aider.

Grâce à ce projet de loi, le Canada aura des normes plus élevées que la plupart des autres pays. Je dis «la plupart des autres pays», car, là encore, les États-Unis ont adopté une loi très spéciale, l'OPA-90, qui a créé un régime extrêmement lourd. Il nous est difficile de comparer tous les navires, puisqu'il faut prendre en considération la destination du navire, son année de construction, sa cargaison et beaucoup d'autres facteurs.

Mise à part la loi américaine, je ne crois pas qu'il y a un autre pays au monde ayant un régime similaire, et qui exige du secteur privé des plans d'intervention en cas de déversement en eaux canadiennes par un navire battant pavillon étranger. Seul le Canada aura un tel régime, à condition, bien sûr, que le projet de loi soit adopté par le Parlement. Notre position, qui est partagée par le ministre et par le Cabinet, est qu'il ne suffit pas d'imputer à un navire le coût du nettoyage en cas de déversement. Il faut disposer de plans d'urgence afin de nous aider à être prêts avant qu'un accident ne se produise. Voilà l'objectif du projet de loi, un objectif qui va beaucoup plus loin que ceux de la plupart des autres pays.

Mme Catterall: J'aimerais parler du processus de consultation plutôt que des détails du projet de loi. J'ai appris il y a longtemps qu'il est facile de commettre des erreurs si on ne connaît pas l'opinion publique sur un sujet donné. Mon devoir de politicienne est de trouver un équilibre entre l'opinion publique et ma propre opinion lorsque je dois voter à titre de député. Ainsi, il me sera plus facile de voter en pleine connaissance de cause à la Chambre et de ne pas me laisser leurrer par certains intérêts.

Par exemple, vous m'avez renvoyée à l'onglet 3 qui porte sur vos consultations sur les modifications à la Loi de la marine marchande du Canada. Selon votre rapport, il y a eu des consultations avec divers membres de l'industrie, y compris les ministères fédéraux concernés, et il y a eu des consultations à plusieurs niveaux au sein du ministère des Transports. On ne mentionne pas qu'il y a eu des consultations sur l'environnement. Au début, l'environnement était au coeur du problème, et certains membres du comité s'en préoccupent.

Dans quelle mesure avez-vous tenu compte de l'environnement avant de proposer ce projet de loi au Parlement?

M. Turner: Permettez-moi de me répéter, rapidement. En plus d'avoir fait des envois postaux, nous avons eu des réunions spéciales avec certains groupes et nous avons eu plusieurs réunions avec le ministère de l'Environnement.

J'aimerais maintenant céder la parole à Tom Ring, qui pourra vous en dire davantage.

[*Texte*]

Mr. Ring: I confess that perhaps the briefing note was not as extensive as it might have been in providing the information you required with respect to consultations and information. I mentioned earlier that I would ask my colleague in Environment Canada to provide some background with respect to the consultative process that department undertakes. He has now done that and I can provide you with that information.

Consultations and information have been regularly provided to interested groups—industry, labour, NGOs, the general public, and other governments—in part, initially, through the Green Plan consultations, which resulted in the three-component environmental emergencies chapter of the Green Plan, as well as through regular departmental meetings and communications. These include annual meetings with industry, labour, and NGOs, regular program information, and annual progress reports on Green Plan activities. Environment Canada's regional environmental emergencies teams have annual meetings and regular exercises—

Mrs. Catterall: Can I stop us wasting time here?

Mr. Ring: I can have this typed up and provide—

The Chairman: Your time is actually up now.

Mrs. Catterall: Okay.

The Chairman: I applied that rule to Mr. Fulton, so I'm going to have to apply it to you.

Mr. Fulton: I'd like to hear from you, Mr. Turner, on the difference you would see between what the panel recommended and what we see here in Bill C-121 in two areas, one being the horizon at which the panel foresaw all of Canada's bottoms being doubled. I recognize, as do members of this committee, that the overwhelming majority of our bottoms that are single are in fresh water. The panel had a certain target in mind, and you spoke of a blended formula that over time will see us moving to a full double-hulled fleet.

What's the difference between what the panel foresaw as the horizon and what we'll see with Bill C-121?

At the same time, you might tell us what the shadow, as I will describe it, is in terms of response capability. Members of this committee know, and I'm sure you are aware as well, that our response capability, industry and Coast Guard combined, is not adequate if we had a giant spill as we had in Prince William Sound. It's just not there. Hopefully, we'll avoid that kind of situation.

With this kind of fee schedule as proposed, with industry being, I think, on a bit of a hook... I'd feel pretty tender if I was a shipowner operating in an environment where I was paying my fees as the schedule is going to propose and I knew that the

[*Traduction*]

M. Ring: Les notes d'information n'étaient peut-être pas aussi complètes qu'elles auraient pu l'être pour vous expliquer le processus de consultation et d'information. J'ai dit plus tôt que je demanderais à mon collègue d'Environnement Canada de me fournir des renseignements additionnels sur le processus de consultation du ministère. C'est ce qu'il a fait et je suis maintenant en mesure de vous dire ce qu'il en est.

Nous avons régulièrement consulté les groupes intéressés provenant de l'industrie, du milieu syndical, des ONG et du grand public, ainsi que d'autres gouvernements, et nous leur avons fourni des renseignements. Au début, ces consultations se sont déroulées dans le cadre des consultations du Plan vert, qui ont donné lieu à un chapitre du Plan vert en trois volets portant sur les urgences environnementales. Des consultations ont également eu lieu régulièrement au sein du ministère et par le biais de communications interministérielles. Nous avons tenu des réunions annuelles avec des représentants de l'industrie, des syndicats et des ONG. Nous avons régulièrement fourni des renseignements sur le programme et nous avons rédigé des rapports intérimaires annuels sur les activités liées au Plan vert. Les équipes régionales d'intervention environnementale d'Environnement Canada ont également tenu des réunions annuelles et des exercices réguliers...

Mme Catterall: Puis-je intervenir ici pour que nous ne perdions plus de temps?

M. Ring: Je peux vous fournir ces renseignements par écrit...

Le président: Votre temps s'est écoulé.

Mme Catterall: Très bien.

Le président: J'ai imposé la règle à M. Fulton; je me dois donc de vous l'imposer également.

M. Fulton: Monsieur Turner, j'aimerais savoir comment vous percevez l'écart entre deux recommandations du comité de révision et les dispositions du projet de loi C-121. La première porte sur l'échéancier pour convertir tous les navires canadiens en navires à double coque. Comme la plupart des membres du comité le savent—moi inclus—la grande majorité des navires canadiens à simple coque se trouvent en eau douce. Le comité de révision a fait état d'un certain échéancier, et vous avez parlé d'une formule mixte qui prévoit qu'un jour tous les navires canadiens auront une double coque.

Quelle est la différence entre l'échéancier recommandé par le comité et celui stipulé par le projet de loi C-121?

De plus, j'aimerais que vous nous disiez quelles seront les répercussions, si vous voulez, de cet échéancier sur la capacité d'intervention. Les membres du comité savent—tout comme vous le savez sûrement—que la capacité d'intervention du Canada, c'est-à-dire de l'industrie et de la Garde côtière, est insuffisante dans le cas d'un déversement majeur, comme celui de Prince William Sound. Nous n'avons tout simplement pas les moyens pour composer avec un déversement de cette envergure. Évidemment, on espère que cela ne se reproduira plus jamais.

Étant donné la grille de droits qui a été proposée, l'industrie, à mon avis, sent qu'elle a la corde au cou... Si j'étais propriétaire de navire et que je devais payer des droits aux termes de la grille proposée, et que, de plus, je savais que

[*Text*]

industry was co-contracting to have response capability developed over time. If at the front end a particular kind of unfortunate incident occurred, the public attack on industry for having accepted this gigantic responsibility. . .who are going to fund it over a period of time, and over a period of time there will be the level of response capability required.

This is the difference between the panel recommendation and where we are now. To a certain extent Parliament is going to put the industry on the hook, and I'm sure the industry has considered this. You always hope against accidents, and through proper procedures you can do a lot to avoid them.

• 1805

I think the committee needs to know how long are these two shadows, the difference in depth and duration of the shadows between the two approaches, the panel approach and what we're considering here in Bill C-121.

Mr. Turner: I'll split the question, if I may, and ask Mr. Ring to deal with part of it. The panel in its report, as I recall, recommended that all Canadian hulls be double-hulled in a matter of four years.

Mr. Ring: Seven years.

Mr. Turner: Seven years. Sorry. In our discussions with the industry in Canada, we quickly came to the conclusion that would be an extremely onerous schedule to meet in terms of the number of ships that were in Canada. We compared those proposals with the American proposal and the international proposal for each size and age of ship—that's how we drew up the schedule—took it back to industry and said, this is what we propose to do, the most onerous of these two.

To answer your question in detail, I'd have to have a specific number for a ship, for example, a ship of such and such a size and such and such an age, and we could then go back and tell you.

Mr. Fulton: It would be good if you could table with us by tomorrow—we don't have that many tankers in Canadian jurisdiction—simply a table showing date of phase-out under your blended formula versus what would have happened under the panel. I think we know what you were driving at. The panel recommended that roughly four years from right now we'd be all double-bottom. It will be sometime well after the year 2000 that we'll reach that under the blended proposal.

If you'd just give us a chart showing vessel name, size of vessel, basic area of operation, when it'll be double-hulled or when its replacement will be double-hulled, and then just one channel over when it would have been double-hulled under the panel recommendation, that would help, and similarly for the question of the shadow.

[*Translation*]

l'industrie travaillait avec d'autres parties pour mettre au point une capacité d'intervention, je serais furieux. Si un déversement a lieu avant que la capacité d'intervention ne soit mise au point, le public sera en colère et blâmera l'industrie pour avoir accepté cette gigantesque responsabilité. . . Car, en fin de compte, le public paiera la note pendant le temps qu'il faudra pour mettre en place les moyens d'intervention nécessaires.

Voilà ce qui nous sépare, à l'heure actuelle, de la recommandation du comité de révision. Le Parlement va plus ou moins mettre la corde au cou de l'industrie; je ne doute pas que l'industrie s'en rende compte. On espère évidemment qu'il n'y aura plus d'accident; le risque de déversement diminue si on prend des précautions.

Je pense que le comité doit connaître les tenants et les aboutissants des deux propositions, la différence quant à l'ampleur et à la durée des deux aproches, l'approche du comité d'examen public et celle que nous envisageons ici dans les dispositions du projet de loi C-121.

M. Turner: Permettez-moi de partager cette question, et je demanderai à M. Ring d'y répondre en partie. Le rapport du comité, si je me souviens bien, recommande que les coques de tous les navires canadiens soient doubles d'ici à quatre ans.

M. Ring: D'ici à sept ans.

M. Turner: Excusez-moi, d'ici à sept ans. Nous avons discuté avec les représentants de l'industrie au Canada, et nous avons très vite compris que cette échéance allait être très coûteuse, étant donné le nombre de bateaux qui existent au Canada. Nous avons comparé ces propositions à celle des Américains et à la proposition internationale pour la taille et l'âge de chaque bateau—et c'est ainsi que nous avons établi l'échéancier—et nous sommes retournés consulter les représentants de l'industrie. Nous leur avons signalé que nous proposions la plus coûteuse des deux propositions.

Pour pouvoir répondre à votre question avec précision, il faudrait un chiffre précis pour un navire donné, la taille et l'âge, et c'est seulement à ce moment-là que je pourrais vous répondre.

M. Fulton: Il serait bon que vous déposiez ces renseignements demain—nous n'avons pas beaucoup de pétroliers au Canada—tout simplement pour nous donner une indication de la mise hors service suivant votre proposition mixte afin qu'on puisse la comparer à ce que le comité propose. Je crois que nous comprenons où vous voulez en venir. Le comité a recommandé que tous les navires soient équipés d'une double coque d'ici à quatre ans. En vertu de votre proposition mixte, cet objectif ne pourrait être atteint que bien après l'an 2000.

Pourriez-vous nous donner un tableau indiquant le nom du navire, sa taille, son secteur d'opération, le moment où on prévoit que sa coque sera double ou le moment où l'on prévoit que le navire de remplacement à double coque sera en service? Ensuite, on pourrait faire la comparaison quand ce navire aurait été équipé d'une double coque suivant la recommandation du comité et parallèlement suivant l'autre proposition.

[*Texte*]

I think the committee really has to think long and hard about what kinds of buttressing we might want to give legislatively because the industry, as I said, will find themselves in a terrible position if there is a nasty spill from one of these vessels and it's a single-huller, and you don't need a captain what's-his-name, whose name we're all trying our best to forget, at the controls.

I think we need to know about that shadow because the panel were very strong on that. That's why they came up with such a large per tonne levy. I think we need to know, roughly, what is the comparison in fees? What's the industry paying under this scenario? Is it 15¢ a tonne? Is it 35¢ a tonne? Is it $2 a tonne? Where is it going to lie in there? That's not clear. I think we need to have that clear in our minds when we're making our decision on how we tell our colleagues to vote on amendments. I think it will be amendments that will be the tricky votes coming out of this process.

Mr. Turner: I understand that, sir, and we will certainly provide you with a schedule for all Canadian tankers that shows how they will be affected by the phase-out schedule for existing single hulls.

Mr. Fulton: And levels of equipment inventory for response.

Mr. Turner: That's a little more difficult one because it does get into the extent of the standards we have negotiated and consulted on, and it is different in each region depending upon the risk in an area and where depots will be located and so on. We have done some economic analysis, though, that we can certainly provide. Tom can answer the question in a bit more detail about that part of it.

Mr. Ring: Mr. Chairman, do I have time to answer that question?

The Chairman: Yes, succinctly.

Mr. Ring: I'll do it succinctly, sir. The question, as I understand it, is on the shadow between what the panel recommended and what Bill C-121 does with respect to spill response capability. Our assessment is that there is no shadow. This is what the panel recommended in terms of response capability. I would hope Mr. Brander-Smith will be able to comment and provide you with the same answer. They recommended a three-tier approach, using the same levels, and we have followed that. That is in Bill C-121.

That's a short answer. I will, if you wish, provide you with greater detail later on how the specifics match up.

Mr. Fulton: Just for clarity, just for the record, this legislation will have no impact on tug and barge operations such as *Nestucca*. Is that correct?

Mr. Ring: No, sir, that's not correct.

Mr. Fulton: Oh. Then could you clarify that?

Mr. Ring: Certainly. The legislation is applicable to tankers over 150 tonnes, so any tug and barge that is referred to as a ship that is over 150 tonnes will be captured by this legislation. It would not capture vessels that are not tankers, so a tug and barge carrying wood pulp, where the tug is 400 tonnes, are not captured. The cut-offs for non-tank vessels are 400 tonnes. Tank vessels are 150 tonnes. Those are the cut-offs.

[*Traduction*]

Le comité doit réfléchir longuement et sérieusement à la possibilité d'étayer la loi, parce que l'industrie, comme je l'ai dit, se trouvera dans une situation très difficile s'il y a un déversement catastrophique à partir d'un navire qui n'aurait pas de double coque, et on ne voudra sûrement pas du capitaine machin, dont nous essayons d'oublier le nom, au gouvernail.

Je crois qu'il faut que les choses soient claires, parce que le comité a été très ferme là-dessus. Voilà pourquoi le comité a recommandé un droit aussi élevé sur le tonnage. Je pense que nous devons savoir, grosso modo, comment les droits se comparent. Combien en coûtera-t-il suivant ce scénario? S'agira-t-il de 15c. la tonne? De 35c. la tonne? De 2$ la tonne? Où est-ce que ce sera fixé? Ce n'est pas clair. Il faudra que cela soit clair quand nous prendrons notre décision, quand nous conseillerons nos collègues sur la façon de voter sur les amendements. Je pense que ce sont les amendements qui causeront des difficultés dans ce processus.

M. Turner: Je comprends, monsieur, et nous allons certainement vous donner un échéancier pour tous les pétroliers canadiens qui seront visés par la mise au rancart graduelle des navires à coque unique.

M. Fulton: Sans oublier l'inventaire du matériel pour la réaction.

M. Turner: Ce sera un peu plus difficile dans ce cas-là, parce que, premièrement, cela touche les normes pour lesquelles nous avons tenu des négociations et des consultations. D'autre part, c'est différent dans chaque région suivant le risque et suivant l'endroit où se trouveront les dépôts. Nous avons fait des analyses économiques que nous pouvons certainement vous transmettre. Tom a sans doute des détails à ajouter sur cette partie de la question.

M. Ring: Monsieur le président, ai-je le temps de répondre à cette question?

Le président: Oui, brièvement.

M. Ring: Je serai bref. Si j'ai bien compris, la question porte sur la zone grise qui existe entre ce que le comité a recommandé et ce que contiennent les dispositions du projet de loi C-121 sur la capacité d'intervention en cas de déversement. Selon nous, il n'y a pas de différence. Ce que nous avons ici correspond à ce que le comité a recommandé du point de vue de la capacité d'intervention. J'espère que M. Brander-Smith pourra vous donner la même réponse. Le comité a recommandé une approche à trois paliers, les mêmes paliers, et nous les avons retenus. On retrouve cela dans les dispositions du projet de loi C-121.

Je vous ai répondu brièvement. Si vous le souhaitez, je peux vous donner plus de détails là-dessus.

M. Fulton: Pour plus de précision, pour le compte rendu, ce projet de loi n'aura pas d'incidence sur les remorqueurs et les barges comme le *Nestucca*, n'est-ce pas?

M. Ring: Au contraire.

M. Fulton: Oh. Pouvez-vous nous donner des précisions?

M. Ring: Volontiers. Cette loi s'applique aux pétroliers de plus de 150 tonnes, de sorte que tout remorqueur ou toute barge qui est décrit comme un navire de plus de 150 tonnes sera visé par ses dispositions. Toutefois, les bâtiments qui ne sont pas des pétroliers, comme un remorqueur ou une barge qui transporterait de la pâte de bois, et qui jaugerait 400 tonnes, ne seraient pas visés par les dispositions de cette loi.La limite pour les bâtiments qui ne sont pas des pétroliers est de 400 tonnes. Pour les pétroliers, c'est 150 tonnes. Voilà les limites.

[*Text*]

• 1810

Mr. Turner: On the other point that you raised regarding the specific costs, I think the more germane question is the one to which Tom just responded. The Brander-Smith panel report recommended a 10,000 tonne capability in each region, with specific tiers, and that is precisely what we are attempting to provide here. Specific questions as to how much money that costs in each individual case and how much it amounts to per tonne of oil carried vary considerably on a regional basis.

The Chairman: Does anyone on the government side have a follow-up question?

Mr. Wilbee: He just answered it.

Mrs. Catterall: My recollection is that there is a clause in here that says where the bill applies and then proceeds to make exceptions where it doesn't apply. If you could point me in the right direction, perhaps we can clear up some confusion in my mind. The bill doesn't appear to apply to any waters north of 60°.

Mr. Ring: That's correct.

Mrs. Catterall: What does apply north of 60°?

Mr. Ring: The short answer is that the arrangements that are required between potential polluters and the response organizations do not apply north of 60° because north of 60° there isn't the private sector activity that would support the private sector response organizations. The policy is that the government will undertake response activities north of 60°. There are provisions in the bill that exempt waters north of 60° because of the specific legislative requirement to have an arrangement between the polluter and the responder.

Mrs. Catterall: Is there any commitment that the government will provide the same level of response that it will require from the private sector?

Mr. Ring: I think the short answer is that the government has committed to providing the appropriate level of response, given the traffic that exists in the Arctic. There is a completely different traffic mix in the Arctic, as I am sure you are aware, which doesn't have any large tankers. There are some Arctic resupply vessels, some cargo vessels, and some smaller product tankers.

The approach that the coast guard has taken with respect to response in the Arctic is to establish permanent depots in certain strategic locations; to carry pollution response equipment on all of its ice-breakers, which invariably escort the vessels undertaking the northern resupply activities; and also to station, on a temporary seasonal basis, because our northern resupply operations are seasonal in nature, additional pollution response equipment in the Arctic.

I don't think I would be able to give you an assessment with respect to your specific question on whether that is the same level as there is in the Bay of Fundy with 200,000-tonne tankers. I am not sure I could do that.

[*Translation*]

M. Turner: Quant à ce que vous avez demandé au sujet du coût dans chaque situation, cela se rapproche davantage de la question à laquelle Tom vient de répondre. Le rapport du Comité Brander-Smith recommande une capacité de 10 000 tonnes dans chaque région, avec des niveaux bien déterminés, et c'est précisément ce que nous essayons d'obtenir ici. Quant à ce que cela coûte dans chaque cas particulier et représente par tonne de pétrole transportée, il y a des variations considérables suivant la région.

Le président: Y a-t-il quelqu'un du côté du gouvernement qui a une question complémentaire?

M. Wilbee: Je viens d'obtenir la réponse que je cherchais.

Mme Catterall: Le projet de loi contient un article qui prévoit les cas où ces dispositions s'appliquent, mais, en même temps, on précise les exceptions. J'ai besoin qu'on éclaire ma lanterne. Il semble que les dispositions du projet de loi ne s'appliquent pas aux eaux situées au nord du 60e.

M. Ring: C'est cela.

Mme Catterall: Qu'est-ce qui s'applique dans les eaux situées au nord du 60e?

M. Ring: Brièvement, je vous dirais que les dispositions qui doivent être prises ensemble par les exploitants qui risquent de polluer et les organismes d'intervention ne s'appliquent pas au nord du 60e parce qu'on ne retrouve pas dans cette région les activités du secteur privé indispensables à la structure des organismes d'intervention du secteur privé. La politique, c'est que le gouvernement va intervenir au nord du 60e. Il existe des dispositions dans le projet de loi qui excluent les eaux situées au nord du 60e parce que la loi prévoit expressément que des dispositions seront prises par les exploitants qui risquent de polluer et les organismes d'intervention.

Mme Catterall: Le gouvernement s'est-il engagé à offrir la même qualité d'intervention que celle qu'il exige de la part du secteur privé?

M. Ring: Je vous dirai brièvement que le gouvernement s'est engagé à intervenir comme la situation l'impose, étant donné le trafic dans la région de l'Arctique. Dans l'Arctique, le trafic est très différent, comme vous le savez, et il y a très peu de gros pétroliers qui naviguent dans ces eaux-là. On trouve essentiellement là-bas des navires de ravitaillement, certains navires de fret, et des pétroliers plus petits.

La Garde côtière a choisi, pour intervenir dans l'Arctique, d'établir des dépôts permanents dans certains lieux stratégiques. Les brise-glaces sont équipés de matériel de lutte contre la pollution, et ces brise-glaces escortent invariablement les bâtiments qui s'occupent des activités de ravitaillement. Par ailleurs, de façon temporaire et saisonnière, parce que nos activités de ravitaillement sont saisonnières, nous installons dans l'Arctique du matériel supplémentaire à cet effet.

Je ne pense pas pouvoir vous dire avec précision si ces dispositions correspondent à ce que l'on fait dans la baie de Fundy avec des pétroliers jaugeant 200 000 tonnes. Je ne pense pas pouvoir vous répondre.

[*Texte*]

Mrs. Catterall: Obviously south of 60° there is far more variation in shipping in waterways than there is north of 60°. That would be my guess. Yet in legislation you have managed to define the standards that the private sector has to meet, but you have been unable to define the level of the standards that the government will meet north of 60°.

It does tend to be a pattern, whether it is employment equity legislation, pay equity legislation, or whatever, to pass legislation that applies to the private sector and expect them to bear the costs of it. I don't have a problem with that in most cases, except I think it is incumbent upon government to take the same responsibilities onto itself. That is a really good test of whether those requirements are reasonable or not, namely, whether government as well is prepared to meet them.

Mr. Turner: Maybe I could add to the—

Mrs. Catterall: If that is not in the legislation, then it relies on the goodwill of government from budget to budget. I don't think that is adequate if you are not giving the industry the same flexibility.

• 1815

Mr. Turner: I can appreciate the point, madam. The coast guard has committed itself to improving response capability in the Arctic, and some of the funds I referred to earlier, along with the comment Tom made about certain depots and so on, are in fact dedicated to that very purpose. We are very mindful that we will be carrying the responsibility as the primary response organization in the case of Arctic spills, and whether, as Tom has indicated, the traffic analysis and risk analysis indicate that the problem is much less significant in the Arctic, the probability of a significant spill is, of course, very different from what it is in southern waters.

I am not sure in fact just how one would fashion the amendments to the bill in such a way that it would put the kind of onus you are referring to on the government, because of the fact that the onus in the bill for response organizations is placed upon each ship that comes in to have a capability at hand through arrangements with these response organizations. In that sense it would be somewhat difficult to put that same onus, in our case, on the coast guard. We already have it in terms of—

Mrs. Catterall: [*Inaudible—Editor*] shall.

Mr. Turner: It does cover that part already. I might add as well that there are other aspects of the bill that do reply specifically to recommendations and requirements regarding Arctic waters, including extending further protections through the Ship-Source Oil Pollution Fund to Arctic waters. But on the specific matter you're raising, Tom and Marc can advise you on what the provisions in the bill at the present time would provide for.

Mr. Ring: Specifically the bill makes provision to impose a requirement on the minister to provide a spill response in the Arctic for the vessels that are engaged in navigation in the Arctic. The reason for that policy decision was that there wasn't

[*Traduction*]

Mme Catterall: Évidemment, au sud du 60e, les activités de transport maritime sont beaucoup plus variées qu'au nord du 60e. C'est ce que je suppose. Pourtant, dans les dispositions de la loi, on a réussi à définir les normes que le secteur privé doit respecter, sans toutefois pouvoir définir celles que le gouvernement respectera au nord du 60e.

On remarque ici une tendance qui revient sans cesse, qu'il s'agisse de la Loi sur l'équité en matière d'emploi, de la Loi sur la parité salariale ou d'autres lois. En effet, on a tendance à adopter des dispositions législatives qui s'appliquent au secteur privé et on demande aux entrepreneurs d'en assumer les frais. Dans la plupart des cas, cela me semble tout à fait acceptable, sauf que je pense qu'il incombe au gouvernement d'assumer les mêmes responsabilités, lui-même. Voilà donc un très bon critère pour déterminer si ces exigences sont raisonnables: en effet, il suffit de se demander si le gouvernement est prêt à les respecter.

M. Turner: Permettez-moi d'ajouter. . .

Mme Catterall: Si rien n'est précisé dans les dispositions de la loi, on compte sur la bonne volonté du gouvernement, suivant les aléas des budgets. Cela ne va pas, dans la mesure où on ne donne pas aux industriels la même latitude.

M. Turner: Je vous comprends, madame. La Garde côtière s'est engagée à augmenter sa présence dans l'Arctique, et certains des fonds que j'ai mentionnés tout à l'heure—pour les dépôts, entre autres, dont Tom vous a parlé—sont justement destinés à financer cela. Nous savons très bien que nous serons en première ligne en cas de marée noire dans l'Arctique, et même si, comme Tom vous l'a indiqué, les analyses de trafic et les analyses de risque montrent que les probabilités sont moins importantes dans l'Arctique, il reste qu'un incident de ce genre aurait des conséquences, bien entendu, très différentes dans ces eaux septentrionales.

Je ne sais pas quels amendements il faudrait pour que le gouvernement assume cette responsabilité, puisque, en vertu de ce projet de loi, c'est chaque bâtiment naviguant dans ces eaux qui devra avoir pris lui-même les mesures nécessaires pour assumer la responsabilité de cette intervention. Il serait donc assez difficile de faire assumer cette même responsabilité par la Garde côtière. Nous le faisons déjà. . .

Mme Catterall: [*Inaudible—Éditeur*].

M. Turner: C'est déjà prévu. Je me permettrai d'ajouter que d'autres dispositions de ce projet de loi répondent directement à des recommandations et à des réalités concernant spécifiquement les eaux de l'Arctique, y compris l'extension aux eaux arctiques des protections supplémentaires offertes par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Mais pour ce qui est de votre question précise, il est possible que Tom et Marc puissent vous indiquer les dispositions du projet de loi qui pourraient être utilisées.

M. Ring: Le projet de loi charge le ministre de la responsabilité d'intervention en cas d'incident de pollution dans l'Arctique. Cette décision a été prise parce que le niveau d'activité économique du secteur privé dans l'Arctique était

[*Text*]

the level of economic activity on the part of the private sector in the Arctic to sustain a private-sector-funded and -operated response capability, which is, as the public review panel recommended, the heart of the private sector response south of 60°. That is the rationale for it, and the bill is quite specific in imposing that requirement on the minister.

Mr. Fulton: In the regulations where are we going to have them while we are in this process? Secondly, I think members are generally cognizant that the benefit of the increased level of checking going from 8% to 38% is pretty darn good. I think everyone recognizes that.

What level of compliance are you getting when you find some substantial problems on board? What are you doing to seek compliance, and what kinds of compliance are you getting?

Thirdly, I know the average age of tankers that are ours in our waters right now is 17 years. Can you tell the committee what the actual increase in level of safety is when you go to double hull, or when you go to diaphragm and so on? I think the public suffer under this incredible delusion that suddenly if everything were double-bladdered then everything would be great, that you could run up on the big rocks and just get jerked off the next morning and away you go again.

Tied into that, having been personally involved in both the *Nestucca* and the *Exxon Valdez* and having viewed the damage firsthand in both cases, I think the public suffers under the delusion again that you can simply go out and there is some kind of big fancy vacuum cleaner, you suck it up, and everything is hunky-dory. It is just not the case. You can't clean up a big, bad spill. It is as simple as that. I think we have to live in the real world when we are dealing with legislation like this.

Number one, where is the beef, the regs, because those are the teeth? We hope you are not hiding them in a safe somewhere. We want to know what they are. Second, what about compliance? Third, what kind of increased safety are we really getting with double-hulling, or are there better technologies soon to come our way?

Number four, about 90% of the oil spill contamination in fresh and salt water world-wide is generally preventable. It is human error or a conscious human act as opposed to an accident. That is really where enforcement and the coast guard's sword become critically important. Is there something more that we should be doing in here on that end? The public's attention is overwhelmingly focused on safety and safety technology, and clean-up technology, which really is not where their attention should be focused.

• 1820

Mr. Turner: You're absolutely right, sir, in the sense that there is a public education process probably required as well on just how effective any organization, be it the shipowner or the coast guard or whoever, can be in responding to a major spill. No matter how good we get at this, and we've certainly got a long way to go, as has the rest of the world, we will never succeed in preventing a mess once the oil is spilled. It's that simple. We do feel we have the capability to make a significant difference in terms of the impact of a spill once it occurs, and I think that's the important thing that we try to measure.

[*Translation*]

insuffisant pour qu'il finance lui-même un organisme d'intervention comme c'est le cas au sud du 60e parallèle, conformément à la recommandation du comité d'examen public. C'est l'explication de cette décision, et l'obligation faite au ministre est tout à fait explicite.

M. Fulton: Où sont les règlements? Deuxièmement, il est évident que l'augmentation de la fréquence des vérifications, qui passe de 8 à 38 p. 100, est une excellente chose. Tout le monde le reconnaît.

Quand vous constatez des problèmes à bord de ces navires, quel moyen utilisez-vous pour les faire régler, et avec quel succès?

Troisièmement, je sais que l'âge moyen de nos pétroliers qui naviguent dans nos eaux est actuellement de 17 ans. Pouvez-vous nous dire quelle est exactement l'augmentation du seuil de sécurité offert par les doubles coques ou par les diaphragmes, etc.? Je crains que le public n'entretienne l'illusion que tout navire équipé d'une double coque pourra s'échouer sans danger sur les rochers et repartir après s'en être arraché comme si de rien n'était.

De plus, m'étant personnellement intéressé aux accidents du *Nestucca* et de l'*Exxon Valdez* et ayant constaté de visu les dégâts dans les deux cas, je crains aussi que le public ne croie qu'il suffit d'utiliser une espèce de gros aspirateur pour tout nettoyer. Rien n'est moins vrai. Il est impossible d'effacer les conséquences d'une marée noire. C'est aussi simple que cela. Il faut faire preuve de réalisme quand on propose des lois dans ce domaine.

Pour commencer, où sont les règlements? Parce que, sans eux, la loi ne vaut rien. Nous espérons que vous ne les cachez pas dans un coffre-fort quelque part. Nous voulons savoir où ils sont. Deuxièmement, quels résultats enregistrez-vous? Troisièmement, quelle est la véritable augmentation du seuil de sécurité offerte par les doubles coques, ou y a-t-il de nouvelles technologies à l'horizon?

Quatrièmement, près de 90 p. 100 des contaminations de l'eau salée et de l'eau douce dans le monde entier par rejet d'hydrocarbures sont généralement évitables. Ce sont moins des accidents que des erreurs humaines ou des actes délibérés. C'est à ce niveau qu'une présence policière, en l'occurrence la Garde côtière, est cruciale. Devrions-nous faire plus? L'opinion publique s'intéresse presque exclusivement à la sécurité, aux mesures de sécurité, aux technologies d'intervention, négligeant d'autres aspects bien plus importants.

M. Turner: Vous avez parfaitement raison, monsieur, dans la mesure où l'éducation du public est probablement tout aussi importante que l'efficacité d'intervention des responsables, qu'il s'agisse des armateurs ou de la Garde côtière, en cas d'incidents majeurs. Quelle que soit notre efficacité, et nous avons certainement encore beaucoup à apprendre, comme nos homologues dans le monde entier, nous n'arriverons jamais à contrôler tous les dégâts provoqués par une marée noire. C'est aussi simple que cela. Nous pensons néanmoins avoir les moyens de les limiter, et ce sont ces moyens qu'il nous faut maîtriser.

[*Texte*]

I'll let Tom speak to the regulations aspect, but let me just speak briefly to the other questions about port stay control, as we call it, the inspection of foreign-flag ships.

The system we've entered into internationally provides for the coast guard to target a percentage of ships coming into our waters and ports for inspection. The number we've agreed to try to catch is 25%. We, in turn, in fact have exceeded that, as I indicated earlier, through a combination of initiatives, including funding from the green plan.

With regard to the specific results, I should caution you, first of all, that the nature of the system we have developed, particularly including the advent of what we call our shipping intelligence unit, which is now in operation on the east coast and is being put into operation on the west coast as well, is such that we specifically target the vessels that we anticipate being a problem, and therefore the numbers may be somewhat misleading when you look at the results of the inspection.

The way the process works, if I can explain the east coast example with the shipping intelligence unit, through the provisions under our vessel traffic management system a ship wishing to enter Canadian waters or a Canadian port, 24 hours before it reaches our waters, calls in to seek authority from us through any of the standard coast guard radio stations. It is required at that point to provide a great deal of information as to the condition of the vessel, its whereabouts, what it's carrying, and so on.

In the case of tankers specifically, but more increasingly now through the shipping intelligence unit approach for all ships, we use that to trigger a process on the east coast whereby we then access the inspection records, through the international association under the Ports Stay Control Agreement, which are located right now in a computer in France. By the way, we organized a computer-to-computer link between our system and theirs so that we can see when the last time the ship was inspected by another country under the ports stay control provisions, the 14 countries that are involved in that.

We then also cross-check with a database that's available commercially on the casualty history and problems associated with any specific ship. This is located in a computer system down in the U.S. and available internationally. In the case of tankers we have a couple of other steps to follow as well, including the use of a commercial rating service in which we check the vessel.

That is all balanced against previous history of trips to Canada by the ship, and we use the collective information available from that to decide whether that ship is worthy of being inspected. First of all, if it has been inspected within the last six months by one of the other signators to the agreement, unless it's a tanker we don't normally go after it.

On the other hand, we have a list of countries that we have developed, based upon experience, flags that perhaps have a rather poor record in some areas. Over this past year, for example, we have been targeting bulk carriers for inspection

[*Traduction*]

Je laisserai Tom vous parler des règlements, mais j'aimerais auparavant dire quelques mots sur les inspections à bord des navires battant pavillon étranger.

La convention internationale que nous avons ratifiée autorise la Garde côtière à inspecter un certain pourcentage des navires entrant dans nos eaux et dans nos ports. Nous nous sommes fixé comme objectif 25 p. 100. En fait, nous avons dépassé ce pourcentage, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, grâce aux ressources combinées de plusieurs initiatives, y compris certaines financées par le Plan vert.

Pour ce qui est des résultats, permettez-moi de commencer par vous signaler que le système que nous avons mis au point, avec tout particulièrement ces nouvelles unités de renseignement sur la navigation, sur la côte est et bientôt sur la côte ouest, nous permet de cibler à l'avance, grâce aux renseignements recueillis, les bâtiments susceptibles de présenter des problèmes, et, par conséquent, les chiffres relatifs aux résultats de ces inspections peuvent être un peu trompeurs.

Permettez-moi de vous en expliquer le fonctionnement. Par exemple, sur la côte est, conformément aux dispositions de notre système de gestion du trafic maritime, chaque fois qu'un navire souhaite entrer dans les eaux canadiennes ou dans un port canadien, il doit faire, 24 heures avant cette entrée, une demande d'autorisation par contact radio auprès de la Garde côtière. Il doit alors répondre à toute une série de questions sur son état, son itinéraire, sa cargaison, etc.

Dans le cas des pétroliers en particulier, mais de plus en plus pour tous les navires grâce à ce système d'unités de renseignement sur la navigation, nous pouvons alors, sur la côte est pour le moment, avoir accès aux dossiers d'inspection qui sont fichés dans un ordinateur qui, à l'heure actuelle, se trouve en France, conformément à l'Accord international de contrôle dans les ports d'escale. Nous avons d'ailleurs établi une liaison entre leur ordinateur et le nôtre afin de pouvoir déterminer immédiatement la dernière date à laquelle le navire a été inspecté par un autre pays en vertu de ces dispositions de contrôle; 14 pays ont ratifié cet accord.

Nous faisons ensuite d'autres vérifications à partir de données disponibles sur une base commerciale qui nous informent sur l'histoire et les problèmes du navire concerné. C'est un système informatisé basé aux États-Unis et accessible internationalement. Pour les pétroliers il y a encore d'autres moyens de vérification, comme par exemple le recours au service de cotation commerciale.

Si ce navire est déjà venu dans les eaux canadiennes, nous avons un dossier qui nous permet de faire des comparaisons. Tous ces renseignements nous permettent de décider de l'opportunité d'une inspection. Premièrement, si ce navire a été inspecté au cours des six derniers mois par un des autres signataires de l'accord, à moins qu'il ne s'agisse d'un pétrolier, normalement nous ne procédons pas à une nouvelle inspection.

En revanche, nous avons une liste de pays dont nous savons par expérience qu'il est préférable d'inspecter les bateaux qui en battent pavillon. Cette année, par exemple, nous inspectons en priorité les vraquiers à cause des nombreux incidents ayant

[*Text*]

because of the poor record worldwide of bulk carrier safety and the number of lives lost internationally, through the sinkings and disappearances of bulk carriers, often through unexpected break-up at sea. Over this past year we have specifically targeted bulk carriers at the major loading ports in Canada for inspection to determine if they meet the international standards, as a minimum, and are safe to operate.

The basic test our surveyors apply, when you come right down to it, is: Would I feel safe sailing on this ship? Never mind what all the regulations say, because sometimes they are pretty thick.

To come back to your basic question, of the 38% we inspect, the vast majority in fact pass the tests without any difficulty. There would be, however, in the neighbourhood of around 30%—I'll have more accurate figures next week because we're just concluding the 1992 reports—that have some defect or deficiency identified. Very often that is something fairly minor, like not having the right number of fire extinguishers in a certain area, or whatever. There will be a smaller number that are significant defects and deficiencies that must be repaired before they are allowed to depart the port, and there are roughly 2.5%, the last time I looked, that are actually detained because they are inadequate to the point of being unsafe.

• 1825

We will have up-to-date numbers in the next few days on the results of our 1992 surveys. I can provide you with the 1991 information as well, if that's useful. As I said, we do target ships on the basis of flag and record and past history of a particular vessel through the shipping intelligence unit approach. Incidentally, all of that is something we've just put in place over the last few years. It seems to be quite effective.

Mr. Fulton: Now you're going to give us the regulations.

Mr. Ring: How succinct do I have to be?

The Chairman: Very.

Mr. Fulton: Do you have them with you?

Mr. Ring: We have, as I think you well know, spent a considerable period of time over the last 12 months developing what we call the technical and operational framework, the requirements that will go underneath this legislation. That has been part of the extensive consultative process.

The regulatory framework is 98% complete for the bulk of what would come into place under Bill C-121. It is available in draft and I would be happy to release it in that form, stamped "Draft". It is subject to one final consultative, quick, round the table with some of the industry people who were involved and some of the other groups who were involved in the consultative process. But I will be happy to share with the committee—

Mr. Fulton: If you'd share it with the legislative counsel, that would be great.

Mr. Ring: The draft. I will do that. That's the regulations.

[*Translation*]

entraîné des pertes de vies humaines ces derniers temps. Nous inspectons ces vraquiers dans les principaux ports de chargement du Canada pour nous assurer qu'ils satisfont aux normes internationales—et c'est un minimum—et qu'ils ne présentent pas de danger.

La question que nos contrôleurs se posent lorsqu'ils montent à bord de ces bateaux est simple :est-ce que je me sentirais en sécurité sur ce bateau? Au diable les règlements, ils sont tellement compliqués.

Pour répondre à votre question précise, sur les 38 p. 100 que nous inspectons, la grande majorité passe tous ces tests sans problème. Il y en a cependant environ 30 p. 100—j'aurai des chiffres plus précis la semaine prochaine, car nous venons tout juste de terminer les rapports pour 1992—qui présentent un défaut ou un vice quelconque. Très souvent c'est assez mineur, comme par exemple un nombre insuffisant d'extincteurs à certains points sur le bâtiment, etc. Il y en a un plus petit nombre qui présentent des problèmes structurels importants qui doivent être réparés s'ils veulent obtenir l'autorisation de quitter le port, et la dernière fois que j'ai regardé les chiffres il y en avait à peu près 2,5 p. 100 qui étaient totalement interdits de départ à cause du trop grand danger que les laisser naviguer représenterait.

Nous connaîtrons les résultats de nos enquêtes de 1992 d'ici quelques jours. Je peux vous donner également les chiffres pour 1991, si cela peut vous être utile. Comme je l'ai dit, nous nous basons sur le pavillon et sur les antécédents des navires que nous obtenons grâce au service de renseignements sur les transports maritimes. Soit dit en passant, il n'y a que quelques années que tout ce système existe. Il donne apparemment d'assez bons résultats.

M. Fulton: Parlez-nous maintenant des règlements.

M. Ring: Dans quelle mesure dois-je être bref?

Le président: Soyez très bref.

M. Fulton: Les avez-vous sous la main?

M. Ring: Comme vous le savez sans doute, au cours des 12 derniers mois, nous avons consacré beaucoup de temps à mettre au point ce que nous appelons le cadre technique et opérationnel, c'est-à-dire les normes qui seront rattachées à ce projet de loi. Nous avons tenu de nombreuses consultations à cette fin.

Nous avons déjà 98 p. 100 des règlements qui découleront du projet de loi C-121. Ils sont à l'état d'ébauche, et je suis tout disposé à vous remettre ce document sous cette forme. Il nous reste encore à consulter rapidement, une dernière fois, quelques représentants de ce secteur ainsi que d'autres organismes qui participaient au processus consultatif. Je remettrai volontiers cette ébauche au comité. . .

M. Fulton: Ce serait parfait si vous pouviez remettre ce document au conseiller législatif.

M. Ring: Je le ferai certainement. Je lui remettrai l'ébauche des règlements.

[*Texte*]

Mr. Turner: May I just add to that? In this case our intended way of proceeding has been to have minimal regulation that essentially refers to the standards that we are developing with the industry in all these various areas. As Tom has said, they are certainly available in near to final format and we will provide those standards. When you have those, you have the heart of the regulation.

The Chairman: Do you think it may be helpful when we get to the clause-by-clause study to have an explanation of how these standards are going to work? I gather we may be on the cutting edge of regulation and standards. It's a new way of approaching regulation. Rather then do it now, when we get to that stage it might be useful, Marc, if you could give us that.

Mr. Richardson: I want a quick clarification of your last response to Mr. Fulton. You spoke of 2.5% of a total where you found significant concern. Was that 2.5% of the 38%, or 2.5% of the total ships in our Canadian waters?

Mr. Turner: That was 2.5% of the numbers inspected.

Mr. Richardson: Of the 38% that you, in fact, inspect.

Mr. Turner: Exactly.

Mr. Richardson: You get down to a pretty low number here.

Mr. Turner: Those were ones actually detained because their condition was so bad that we did not feel it was safe for them to sail at all. Others are found with significant defects or deficiencies that we require to be repaired, or equipment replaced or whatever, before a ship is allowed to proceed. Very often if the ship is in port for a while loading, that can be accomplished before the ship leaves and therefore it doesn't need to be detained. In other cases the fixes required are relatively minor. We are, of course, very mindful of the need not to delay commerce unduly, and we do try to schedule the inspections in a way that will accommodate the loading and unloading of the vessels.

As I said, the 2.5% is an old figure, though. I will be glad to provide the committee with the material for 1992. In fact, one of my staff who is working on this told me today he has just sent it off to printing with all the fancy colour graphs and so on for the 1992 report. I'll get some copies for you.

Mr. Fulton: Please, as soon as you get a chance.

The Chairman: On the question of interrelationship between the U.S. scheme or system and the Canadian scheme in contiguous waters such as the Strait of Juan de Fuca, which are of interest to people in my area—and there may be other similar waters where you need to have a working relationship—could you explain briefly how that works?

Mr. Turner: I'll turn that one over to Tom, who has been directly involved in the discussions with the United States Coast Guard. He can also explain how the bill will work in that setting.

[*Traduction*]

M. Turner: Puis-je ajouter quelque chose? Nous avons volontairement réduit au strict minimum les règles qui sont étroitement liées aux normes que nous sommes en train d'établir dans ces différents domaines avec l'aide des représentants de l'industrie. Comme l'a dit Tom, ces normes sont pratiquement prêtes sous leur forme définitive, et nous vous les communiquerons. Quand on a cela, on a l'essentiel des règlements.

Le président: Pensez-vous qu'il soit utile d'expliquer comment ces normes vont être appliquées à l'occasion de l'étude article par article du projet de loi? Je crois que nous en sommes arrivés à un point décisif en ce qui concerne les règlements et les normes. C'est une nouvelle façon de procéder. Au lieu de donner des explications maintenant, il serait peut-être bon, Marc, de nous les fournir quand nous en serons à ce stade-là.

M. Richardson: Je voudrais avoir rapidement quelques précisions sur la dernière réponse que vous avez faite à M. Fulton. Vous avez parlé de 2,5 p. 100 de cas où vous décelez de gros problèmes. S'agit-il de 2,5 p. 100 des 38 p. 100 ou de 2,5 p. 100 du nombre total de navires qui sillonnent les eaux canadiennes?

M. Turner: Il s'agit de 2,5 p. 100 des navires inspectés.

M. Richardson: Des 38 p. 100 que vous inspectez.

M. Turner: Exactement.

M. Richardson: Ce n'est vraiment pas beaucoup.

M. Turner: Il s'agit des navires qui ont été retenus parce qu'ils étaient dans un tel état que nous estimions qu'ils ne devaient plus naviguer parce que c'était dangereux. Dans d'autres cas, on décèle des problèmes graves et on exige que des réparations soient faites ou qu'une partie de l'équipement soit remplacé avant de permettre à un navire de poursuivre sa route. Si le navire est au port pour un certain temps pour faire un chargement, il arrive très souvent que les réparations puissent être faites avant la date de départ. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire de retenir le navire dans ces cas-là. Dans d'autres cas, il s'agit de réparations relativement peu importantes. Nous faisons évidemment tout notre possible pour ne pas trop retarder les navires et nous essayons de faire nos inspections à un moment où cela ne dérange pas le chargement ou le déchargement.

Comme je l'ai dit, ce chiffre de 2,5 p. 100 n'est plus d'actualité. Je donnerai volontiers les chiffres pour 1992 au comité. Un de mes collaborateurs qui s'occupe de cela m'a dit aujourd'hui qu'il venait d'envoyer à l'imprimerie le texte du rapport de 1992, agrémenté de toutes sortes de graphiques en couleurs. Je vous en procurerai quelques exemplaires.

M. Fulton: Faites-le le plus vite possible.

Le président: Pouvez-vous expliquer comment cela fonctionne entre le système américain et le système canadien en ce qui concerne les eaux contiguës, comme le détroit de Juan de Fuca, ce qui intéresse les habitants de ma région? Il y a peut-être d'autres zones maritimes dans lesquelles une certaine collaboration entre les deux est également nécessaire.

M. Turner: Je vais demander à Tom de répondre, car il a participé aux discussions avec la Garde côtière américaine. Il peut également expliquer ce que donneront les dispositions du projet de loi dans ce domaine.

[*Text*]

Mr. Ring: Perhaps the best way of describing it would be to take Bill C-121 and divide the marine waters into their four component parts, namely, the fishing zones, the territorial sea, internal contiguous waters, and straight internal waters. There's a fifth category, which doesn't really come into play very much, of inland waters. Bill C-121 provides for the exemption—fairly standard under international law—of right of innocent passage through the territorial sea and the fishing zones. That leaves the two internal waters that I spoke of, the internal contiguous waters and just the straight internal waters.

• 1830

Let me deal with the latter case first. To straight internal waters the provisions of Bill C-121 would apply similarly as any other state's legislation would apply to its internal waters. As an example, the United States passed OPA-90 and it applies to their internal waters without restriction. For purposes of the point you raised, those waters would include the inside passage from the Lower Mainland region up to Alaska, and they would all be Canada's internal waters.

The actual Strait of Juan de Fuca is internal contiguous waters. Canada and the United States have an international agreement regarding vessel traffic movements in the Strait of Juan de Fuca. Let me just use that as a specific example and then I can go on to explain the Great Lakes as a similar case, if need be. The intent is to have negotiations and discussions with the United States Coast Guard. Those discussions are essentially two-thirds completed, and in fact there was a further set of consultations and discussions with them last Friday.

The negotiations would arrive at an agreement that there is a reciprocal arrangement in place in that particular waterway, the Strait of Juan de Fuca, so that we would not have a duplicative regime where a vessel transiting through the U.S. side into a Canadian port would have to comply with the U.S. law going in and the Canadian law coming out. That would impose a double burden on vessels that are transiting into Vancouver, or Cherry Point for the tankers in Seattle. It depends on which side you look at first.

In order to avoid that duplication, the negotiations with the United States Coast Guard are arriving at a situation where we agree that the two regimes are essentially equivalent with respect to vessel response plans. We have, on a technical basis, come to that conclusion that the two regimes are essentially equivalent. We will conclude our discussions in very short order and put an agreement in place so that we would avoid that duplication. That particularly deals with the internal contiguous waters. The best example we have is the Strait of Juan de Fuca, but similarly it would apply in the Great Lakes and in other parts where there are contiguous waters.

Mrs. Catterall: What is the rationale for the 25,000-tonne ceiling? I was going to say threshold, but I guess ceiling is a better word to use.

Mr. Ring: The national spill response capability?

Mrs. Catterall: Yes.

[*Translation*]

M. Ring: La meilleure façon d'expliquer la situation consiste peut-être à prendre le projet de loi C-121 et à diviser les eaux maritimes en quatre catégories de zones, à savoir les zones de pêche, la mer territoriale, les eaux intérieures contiguës et les eaux internes proprement dites. Il existe une cinquième catégorie d'eaux internes qui n'entre pas vraiment en ligne de compte. Le projet de loi C-121 prévoit une dispense—qui est généralement automatique en droit international—en ce qui concerne le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale et dans les zones de pêche. Il reste donc les deux sortes d'eaux internes dont j'ai parlé. Les eaux internes contiguës et les eaux intérieures proprement dites.

Prenons d'abord ce dernier cas. En ce qui concerne les eaux intérieures à proprement parler, les dispositions du projet de loi C-121 s'appliqueraient de la même façon que la législation correspondante de n'importe quel autre État. Il y a par exemple l'OPA-90, aux États-Unis, qui s'applique sans restriction à toutes les eaux intérieures américaines. Sachez que ces eaux englobent le passage qui relie le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique à l'Alaska, et tout cela ferait partie des eaux intérieures canadiennes.

En ce qui concerne le détroit de Juan de Fuca proprement dit, il s'agit d'eaux intérieures contiguës. Il existe un accord international entre le Canada et les États-Unis au sujet du mouvement des navires dans ce détroit. Je vais donc prendre ce cas-ci comme exemple, et je ferai ensuite le parallèle avec les Grands Lacs, s'il le faut. L'idée est d'avoir des négociations et des entretiens avec la Garde côtière américaine à ce sujet. Ces discussions sont aux deux tiers terminées, et nous avons encore eu une série de consultations et d'entretiens vendredi dernier.

On veut en arriver à établir une entente mutuelle au sujet du détroit de Juan de Fuca, de façon à éviter qu'un navire qui se rend dans un port canadien en passant par les eaux américaines doive se soumettre aux formalités prévues par la loi américaine à l'aller et aux formalités après son départ du port. Les pétroliers qui se rendent à Seattle par Vancouver ou par Cherry Point devraient se soumettre à des doubles formalités. Cela dépend à quel point de vue on se place.

Pour éviter cela, dans le cadre des négociations que nous avons eues avec la Garde côtière américaine, nous avons reconnu que les deux régimes sont en gros équivalents en ce qui concerne les plans d'intervention, techniquement parlant du moins. Les entretiens seront bientôt terminés, et nous signerons un accord pour éviter cet inconvénient. La question des eaux intérieures de contiguës sera ainsi réglée. Le meilleur exemple est le détroit de Juan de Fuca, mais ce sera à peu près la même chose pour les Grands Lacs et pour d'autres régions où les eaux sont contiguës.

Mme Catterall: Pourquoi le plafond de 25 000 tonnes? J'allais parler de seuil, mais je suppose qu'il s'agit plutôt d'un plafond.

M. Ring: Pour la capacité d'intervention nationale en cas de déversement?

Mme Catterall: Oui.

[*Texte*]

Mr. Ring: I'm afraid a better person to ask would be Mr. Brander-Smith on how they arrived at those two figures, the 10,000 tonnes and the 25,000 tonnes, because those were figures were taken from the panel's report and I couldn't advise you how they came to those figures.

Mr. Turner: What we have done, though, is eventually bring forward a regime that responds to the recommendations of the public review panel report—10,000 tonnes per region and 25,000 tonnes nationally.

Mrs. Catterall: Sometimes you have and sometimes you haven't.

Mr. Turner: Well, in that particular one we have.

Mrs. Catterall: Then what's your rationale for making that particular recommendation and what does it leave out? The *Exxon Valdez* was more than 50% more than 25,000 tonnes. The *Braer* would have been three times that.

Mr. Ring: Yes. That quickly comes to the point that was made earlier by Mr. Fulton about the technology that's available to respond to spills. There are certain limitations in respect of the existing technology for cleaning up spills. Environment Canada has a fairly comprehensive research and development program ongoing to improve our technology, but at the moment our technology is fairly well confined to mechanical containment and recovery, what people would know as booms, and skimmers, and vacuum trucks, picks and shovels, and manual labour, and there are certain limitations with respect to how much of that infrastructure you need to stockpile and how much of it can be made available within an appropriate period of time and imported either from other countries or other parts of the country.

With respect to our assessment, we looked at the panel's recommendations. We did an assessment of how much infrastructure was required to respond to a 10,000-tonne spill. That's what you would see incorporated into the standards, and the 25,000-tonne figure nationally is a composite of several regional capabilities. We felt that was an appropriate level of infrastructure, given existing technology, to stockpile in Canada and be immediately available for spill response.

• 1835

It comes to a question of looking at the technology for spill response, and the affordability of purchasing that equipment and having it available for, as the panel pointed out, a 1-in-43-year spill.

Mrs. Catterall: Where is there disagreement with that threshold?

Mr. Ring: Sorry. I don't understand the question. Disagreement on what threshold?

Mrs. Catterall: On those particular 25,000-tonne to 10,000-tonne ceilings.

Mr. Ring: I'm not certain there are any disagreements. I'm just trying to understand the direction of the question.

Mr. Turner: Do you mean between the ports?

Mrs. Catterall: I mean it could have been 25,000; it could have been 50,000. It really becomes a question of how expensive you want your response capability to be and what's a reasonable level to put it at. I'd be surprised if, in the process of consulting

[*Traduction*]

M. Ring: Il vaudrait sans doute mieux poser la question à M. Brander-Smith pour savoir comment on a obtenu ces deux chiffres: 10 000 tonnes et 25 000 tonnes. Nous les avons en effet pris dans le rapport du groupe d'experts, et je suis totalement incapable de vous dire comment ils ont fait leurs calculs.

M. Turner: Nous avons en fait proposé un régime conforme aux recommandations qui ont été faites dans le rapport du groupe d'experts, soit 10 000 tonnes par région et 25 000 tonnes à l'échelle nationale.

Mme Catterall: C'est vrai dans certains cas, mais pas dans d'autres.

M. Turner: C'est ce que nous avons fait dans ce cas-là.

Mme Catterall: Pour quelle raison faites-vous cette recommandation, et qu'est-ce que cela exclut? L'*Exxon Valdez* avait un tonnage dépassant de plus de 50 p. 100 les 25 000 tonnes. Le *Brair* avait un tonnage trois fois supérieur à cela.

M. Ring: Oui. Cela nous ramène à la réflection que M. Fulton a faite à propos de la technologie qui existe pour intervenir en cas de déversement. La technologie actuelle nous impose certaines contraintes. Environnement Canada a un programme de recherche et développement passablement élaboré qui vise à améliorer notre technologie, mais pour le moment elle se limite en gros au confinement et à la récupération par des moyens mécaniques, c'est-à-dire au moyen de barrières, d'écrémeurs, de camions-vidangeurs, de pioches et de pelles et de travail manuel; il y a une limite à la quantité d'équipement de ce genre que l'on peut stocker et que l'on peut mobiliser dans un laps de temps assez court; on ne peut pas non plus en faire venir autant qu'on voudrait de l'étranger ou d'autres régions du pays.

Nous avons basé notre évaluation sur les recommandations qui ont été faites par le groupe d'experts. Nous avons évalué l'infrastructure qui serait nécessaire pour intervenir dans le cas d'un déversement de 10 000 tonnes d'hydrocarbures. C'est là-dessus que sont basées les normes. Le chiffre de 25 000 tonnes englobe la capacité d'intervention de plusieurs régions. Nous avons jugé que, compte tenu de l'état actuel de la technologie, cela représente une quantité suffisante de matériel à stocker au Canada et à mobiliser instantanément en cas de déversement.

Cela revient à dire qu'il faut tenir compte de la technologie d'intervention en cas de déversement et du prix d'achat de ce matériel pour l'avoir à sa disposition pour intervenir une fois en l'espace de 43 ans, comme l'a fait remarquer la commission d'experts.

Mme Catterall: À quel niveau se situe le désaccord à propos de ce plafond?

M. Ring: Excusez-moi, mais je ne comprends pas la question. En désaccord sur quel plafond?

Mme Catterall: Sur le plafond de 25 000 tonnes et celui de 10 000.

M. Ring: Je ne suis pas sûr qu'il y ait un désaccord. Au moins j'essaye de comprendre ce que vous voulez dire.

M. Turner: Voulez-vous dire entre les ports?

Mme Catterall: On aurait pu aussi bien situer le plafond à 50 000 tonnes. Le tout, c'est de savoir combien on est disposé à dépenser pour le système d'intervention et quel est le niveau raisonnable. Je serais surprise que tout le monde ait été

[*Text*]

on the legislation, including the Brander-Smith consultations, there weren't disagreements about where that level should be set. I'm not challenging what you're recommending; I just would like to understand where the disagreements are, if there are any.

Mr. Ring: While there may have been some disagreements early on in the negotiations, if you will—and I think that question is best posed to some of the industry representatives who will come tomorrow—I am unaware of any disagreement on those levels at this point in time.

Once you accept, as we do, and as all other countries have, including the United States, that you must have some definitive limit of the amount of infrastructure you can pre-plan to have in place and that you can afford to have standing by and waiting for that inevitable spill to happen, once you have come to the conclusion that some level is required, we believe that the 10,000-and 25,000-tonne levels are appropriate. I don't believe you'll find any disagreement from the industry people who will appear before you.

That was a hard-fought negotiation. I don't think it bears going into whose starting position was what. We have come to an agreement and a consensus that those are appropriate levels. I think that if you had an opportunity to hear from somebody in the international community, you would find they would support that as well.

Mr. Fulton: Nothing focuses the mind like facing a hanging at dawn. I think we have to go in a minute, so I have just two quick questions related to a hanging at dawn.

Nothing focuses the mind of any government I am aware of like a five-year reporting requirement. I would like to hear whether or not you foresee any problems with it, because my own assessment is that departments, without any increase in PYs, any increase in A-base expenditures, can in fact, if you're in a business-like fashion setting up your software so that the front-end view and the industry are working on the same level playing field of information and you're analysing the same components and parliamentarians, every five years get a snapshot, because it's 23 years since the Arrow went down. This is the first time since then and the legislation we came up with then, that we've done anything. I'd like to hear from you on the five-year reporting clause.

The second is on floor fines. I don't think anything focuses the mind of the industry more quickly than floor fines. Nothing will make parliamentarians wake up more quickly to the need for impairment testing provisions for employees than the prospect of floor fines and what that means in terms of insurability and so on.

It seems to me if you look at the new National Research Council impairment evaluation process, which doesn't require breath and doesn't require blood, you get away from the whole personal security issue. If we're going to face issues like Hazelwood head on, and if shipowners and transshippers are going to face it head on, we must have impairment testing. If 90% of the accidents are human error related and human impairment related, then I think we better face this head on.

[*Translation*]

d'accord sur ce niveau au cours des consultations relatives au projet de loi, notamment au cours des consultations Brander-Smith. Je ne conteste pas votre recommandation; je voudrais seulement savoir s'il y a eu des désaccords à ce sujet.

M. Ring: Il y en a peut-être eu au début des négociations, et je crois qu'il vaudrait mieux poser la question à certains des représentants de l'industrie qui viendront témoigner demain; pour l'instant tout le monde accepte ces plafonds, à ce que je sache.

Quand on reconnaît, comme nous l'avons fait et comme l'ont fait d'autres pays, notamment les États-Unis, qu'il faut limiter l'infrastructure à prévoir et à mettre en place dans l'éventualité d'un déversement, quand on en est arrivé à la conclusion qu'il faut se fixer des limites, les plafonds de 10 000 et de 25 000 tonnes paraissent raisonnables. Je ne pense pas que les représentants de l'industrie qui viendront témoigner ne soient pas d'accord avec nous sur ce point.

Les négociations n'ont pas été faciles. Je ne pense pas que cela serve à grand-chose de revenir sur les détails. Nous en sommes tous arrivés à la conclusion que ce sont des niveaux suffisants. Je crois que si l'on avait l'occasion de consulter des spécialistes à l'étranger, on constaterait qu'ils sont d'accord avec nous.

M. Fulton: Il n'y a rien de tel qu'un bon choc pour comprendre. Je crois que nous devons avoir terminé dans une minute. Je me contenterai donc de poser rapidement deux petites questions.

Il n'y a rien de tel qu'un petit rapport tous les cinq ans pour un gouvernement. Je voudrais savoir si vous prévoyez que cela posera des problèmes, car, à mon avis, en procédant comme on le fait dans le secteur privé, soit en utilisant le même genre d'information et en analysant les mêmes éléments, les ministères peuvent établir un état de la situation tous les cinq ans sans devoir augmenter le nombre d'années-personnes ni les services votés; les parlementaires pourront ainsi avoir un bref aperçu de la situation tous les cinq ans. Il faut dire qu'il y a 23 ans que l'Arrow a coulé et que c'est la première fois depuis lors que nous faisons quelque chose, que nous proposons un projet de loi. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

La deuxième question concerne les amendes minimales. Je crois qu'il n'y a rien de tel pour mettre l'industrie au pas. C'est par ailleurs le moyen de faire comprendre le plus rapidement aux parlementaires qu'il faut prévoir des tests pour vérifier si les facultés des membres de l'équipage ne sont pas affaiblies et décider des conséquences que cela peut avoir sur le plan de l'assurabilité, par exemple.

Si l'on prend le nouveau système d'évaluation du Conseil national de recherches, qui n'est pas basé sur une analyse d'haleine ni sur une prise de sang, on se rend compte qu'on s'éloigne du problème de la sécurité personnelle. Si l'on veut affronter des problèmes comme celui du Hazelwood, si l'on veut que les propriétaires de navires et les armateurs l'attaquent de front, il faut imposer des tests. Si 90 p. 100 des accidents sont dus à une erreur humaine et à des facultés affaiblies, il vaut mieux à mon avis prendre le taureau par les cornes.

[*Texte*]

I'd like to hear your response on five-year reporting and floor fines. I think it will drive a whole lot of other things to the surface. Civil libertarians will attack me for even asking the question, but I know enough now about the kinds of accidents we face that I realize we've got to become a hell of a lot more serious. Floor fines seem to me to be one of the ways we can drive it.

Mr. Wilbee: You could include smoking.

Mr. Fulton: That's right. The NRC test will test you for marijuana impairment, Doctor.

• 1840

Mr. Turner: If I could respond to the questions in turn the way they were asked, with respect to a five-year reporting requirement we don't have any great difficulty with the proposition. We simply didn't include it in the bill because we didn't see there was any great benefit to it either. It is just additional bureaucracy. However, if Parliament wishes us to report every five years or five months, or whatever, we will, of course, snap to attention and do so. That's really your call, sir.

On the question of floor fines, you really dealt with a much larger question as well concerning substance abuse and testing. Floor fines per se are not necessarily useful in all circumstances because of the wide, wide variety of circumstances that can result in a spill and a charge. Right now, for example, it is our policy within coast guard to seek to lay charges in every case of ship-source pollution. A judge may well find that the party was in fact guilty but the negligence demonstrated was so small as not to warrant a major fine. Of course, floor fines, as you noted yourself, do tend to remove from judges the ability to be flexible about how much a fine is going to be.

I would suggest instead that you examine the provisions we have put in the bill to allow for what might be called creative sentencing. We've structured the bill, on the recommendation of a number of parties who were consulted, in a way that will permit a judge not just to levy fines but also in extreme cases to sentence an individual to a jail term, and also allow the judge to require a guilty party to undertake other actions, remedial actions or educational actions, or almost anything you might want to name so long as it's at least not inconsistent with the Charter of Rights. I would suggest that at least in our view it was a preferable way to proceed than floor fines.

On the subject of substance abuse, we are certainly in agreement that the ability to carry out tests for substance abuse once there has been an incident, or for cause, in other words, is something that should be examined closely. We have been in negotiations within the Department of Transport with the various industries across Canada with regard to the announced policy of the government to bring forward substance abuse legislation. This, of course, was dealt with through the Standing

[*Traduction*]

Je voudrais savoir ce que vous pensez de mon idée d'exiger un rapport tous les cinq ans et d'imposer des amendes minimales. Je pense que cela fera ressurgir toute une série d'autres questions. Les défenseurs des libertés civiles s'en prendront à moi pour avoir eu l'audace de poser la question, mais je ne suis que trop conscient du genre d'accidents qui peuvent survenir, et je sais pertinemment que nous devrons prendre cette question beaucoup plus au sérieux. L'imposition d'amendes minimales est une solution possible, à mon avis.

M. Wilbee: Vous pourriez vous en prendre également aux fumeurs.

M. Fulton: C'est exact. Le test du CNRC permettra également de voir si l'on consomme de la marijuana, docteur.

M. Turner: Je vais répondre aux questions dans l'ordre. En ce qui concerne la présentation d'un rapport tous les cinq ans, il n'y a aucun problème de notre côté. Nous ne l'avons pas stipulé dans le projet de loi parce que nous n'avons pas jugé cela très utile. Cela fera encore de la paperasserie en plus. Par contre, si le Parlement souhaite que nous fassions un rapport tous les cinq ans ou tous les cinq mois, par exemple, nous accéderons à ce désir et nous le ferons; bien sûr, c'est à vous de décider.

En ce qui concerne les amendes minimales, il s'agit là d'une question beaucoup plus complexe, tout comme celle de la consommation abusive d'intoxicants et des tests. Les amendes minimales ne seront pas nécessairement utiles dans toutes les circonstances, étant donné qu'il existe une multitude de circonstances susceptibles d'entraîner un déversement et une accusation. Pour le moment, par exemple, la Garde côtière a pour principe d'essayer de porter des accusations dans tous les cas de pollution provoquée par des navires. Il est possible que le juge estime que l'accusé est effectivement coupable, mais que sa négligence est tellement bénigne qu'une grosse amende ne se justifie pas. Comme vous l'avez reconnu, les amendes minimales ont tendance à priver les juges de la marge de manoeuvre dont ils disposent en ce qui concerne le montant de l'amende.

Je vous recommande plutôt d'examiner les dispositions que nous avons prévues dans le projet de loi pour donner une grande liberté de manoeuvre au niveau de la détermination de la peine. En effet, sur la recommandation de plusieurs des personnes et organismes consultés, nous avons agencé le projet de loi de manière à permettre au juge d'imposer non seulement des amendes, mais aussi une peine d'emprisonnement dans les cas extrêmes, ou d'obliger le coupable à faire autre chose, à prendre des mesures correctives ou éducatives, bref à faire à peu près tout ce que vous voulez, pour autant que cela n'aille pas à l'encontre de la Charte des droits. Ce serait à notre avis une solution préférable aux amendes minimales.

En ce qui concerne l'abus d'intoxicants, nous sommes parfaitement d'accord pour dire qu'il faut pouvoir faire subir des tests à la suite d'un accident, autrement dit pour en déterminer la cause. Le ministère des Transports négocie avec les diverses industries concernées depuis que le gouvernement a annoncé qu'il avait l'intention de présenter un projet de loi sur la consommation abusive d'intoxicants. Ces consultations ont été faites dans un premier temps par l'intermédiaire du Comité

[*Text*]

Committee on Transport initially, and as a result of those recommendations the department has been working on the details of the policy and has been in widespread consultation, again with industry and the various elements of industry.

We in the coast guard have done our part in that regard to discuss the implications of substance abuse policy proposals in the shipping industry, and we have made it abundantly clear, may I add, to our colleagues in the department who are working on this issue, that it is very important that the substance abuse provisions with respect to testing for cause should apply in like manner, if I can use the legal phrase, *mutatis mutandis,* to foreign-flag vessels that have an incident in Canadian waters, as well as to Canadian vessels. Otherwise they would not be worth while. That legislation, of course, is the subject for our ministers and the House to decide how it will be dealt with in due course, but we are very much involved in consultations on it.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Turner, Mr. Ring and Mr. Gauthier, for a very thorough presentation.

Before we adjourn, I would like particularly to thank the interpreters and the staff for staying past the normal hour, and all of the rest of the staff of the committee, and others. We stand adjourned until 9:30 tomorrow morning.

Thursday, May 27, 1993

• 0944

The Chairman: I'd like to call the meeting to order and welcome everyone back. This morning's agenda is set out. We have witnesses to hear from, and we intend to go until 12:30 p.m.

I will just advise members of the committee that you will receive a memorandum from the clerk. You will have before you a memorandum from Mr. Normand about potential other witnesses. Just keep that with you for now, and at some point during the morning we can perhaps have a discussion about where we go with that.

We'll proceed now, with your agreement, to hear from the witnesses from the Shipowners Association, Mr. Norman Hall, President; Neil Hunter, Manager of Marine Operations; and Jean-Paul Sirois, Director of Economic Research.

Mr. Hall, welcome to the committee. We look forward to hearing from you. I would just say that we have tentatively set aside 45 minutes. You're very welcome to make a presentation. If you can keep that to 15 or 20 minutes, then it will give time for the members of the committee to ask you questions.

Mr. Norman Hall (President, Canadian Shipowners Association): We thank you for the opportunity to appear before you on this very important piece of legislation. The Canadian Shipowners Association represents 14 member companies owning and operating 111 Canadian-flag ships with a total carrying capacity of 1.5 million dead weight tonnes.

As an aside, 1993 marks the 90th anniversary of the Canadian Shipowners Association and its predecessor, the Dominion Marine Association.

[*Translation*]

permanent des transports, et le ministère met au point les détails de la politique en se basant sur ses recommandations. Il a également largement consulté l'industrie et ses divers éléments.

Nous avons fait notre part et nous avons discuté de l'incidence de ce projet sur l'industrie maritime. J'ajouterais que nous avons fait clairement comprendre à nos collègues du ministère qu'il faut absolument que les tests soient appliqués indifféremment, *mutatis mutandis,* pour utiliser le jargon juridique, à l'équipage des navires battant pavillon étranger qui ont un problème dans les eaux canadiennes comme à celui des navires canadiens, sinon cela ne servirait à rien. Il appartient évidemment à nos ministres et à la Chambre de décider en temps et lieu la forme que prendra ce projet de loi, mais nous participons activement aux consultations.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Turner, Ring et Gauthier. Vous avez fait un excellent exposé.

Avant d'ajourner je tiens à remercier tout particulièrement les interprètes, tous les employés du comité et les autres personnes qui sont restées plus tard que prévu. Rendez-vous demain à 9h30. La séance est levée.

Le jeudi 27 mai 1993

Le président: La séance est ouverte. Bonjour à tous. L'ordre du jour pour ce matin est déjà fixé. Nous entendrons des témoins, et la séance devrait durer jusqu'à 12h30.

Chers collègues, je vous signale que le greffier vous remettra une note. Vous avez probablement sous les yeux une note de M. Normand où il est question d'autres témoins possibles. Gardez-la pour l'instant, et nous pourrons peut-être en discuter à un moment ou l'autre.

Si vous êtes d'accord, je vais donner la parole aux représentants de l'Association des armateurs canadiens, M. Norman Hall, président; Neil Hunter, gérant des Opérations maritimes; et Jean-Paul Sirois, directeur des Recherches en économie.

Monsieur Hall, soyez le bienvenu. Nous sommes impatients de vous écouter. Je me contenterai de signaler que nous avons prévu 45 minutes. Vous pouvez donc faire un exposé. Il faudrait pour bien faire qu'il ne dure pas plus de 15 à 20 minutes, pour que les membres du comité aient le temps de vous poser ensuite des questions.

M. Norman Hall (président, Association des armateurs canadiens): Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de venir témoigner au sujet de ce projet de loi important. L'Association des armateurs canadiens regroupe 14 sociétés qui possèdent et exploitent 111 navires battant pavillon canadien dont la capacité de transport totale se chiffre à 1,5 million de tonnes de port en lourd.

Je signale en passant que l'année 1993 marque le 90e anniversaire de l'Association des armateurs canadiens et de son ancêtre, la *Dominion Marine Association.*

[*Texte*]

The fleet consists of 24 tankers and 87 dry cargo ships that operate on the Great Lakes, St. Lawrence River, and on the east coast of Canada. Our members directly employ some 5,000 people, and in 1992 we carried 7 million tonnes of cargo.

On the Great Lakes last year, we carried roughly 65% of all the Canadian-U.S. oil cargoes. As well, for years our tankers have supplied our Arctic outposts with their various fuel requirements. This year the Government of the Northwest Territories decided to make their own arrangements rather than contracts through the Canadian Coast Guard, who in turn normally would contract with our members for the resupply runs. As a result, our own Canadian tankers will not be used and the Arctic will receive offshore fuels carried in foreign-flag ships. We trust these vessels will be required to meet the stringent requirements proposed in the Brander-Smith report as they pertain to Arctic waters.

• 0945

Our members are conscious of the obligation to do everything reasonable and practical to avoid pollution and mitigate its consequences should it occur. To this end, we ensure that our crews are properly trained and our ships equipped with state-of-the-art navigation equipment.

We have been actively involved in the government/industry process of development of the guidelines that will respond to the requirements of this bill. Initially, we had some major concerns that the legislation would bear hard on Canadian-flag ships, particularly our small tankers, but as the process developed consensus was reached on many issues and our fears have been mostly allayed.

For your information, our largest tanker carries roughly 12,800 tonnes of cargo. The average-sized tanker is about 7,600 tonnes. As a matter of interest, these equate to 6.4% and 3.8%, respectively, of the capacity of the *Exxon Valdez*. We believe this is a good bill, a necessary bill, and we support it, but we have the following concerns.

The bill requires shipowners to have an arrangement with shore-based response organizations to respond on their behalf throughout the waters of Canada in which they operate. Canadian shipowners mostly have such arrangements already in place but now these must be formalized and the range of geographic cover specified. For tankers, in particular, the quantity of response required is much greater and is specified in detail. We believe we can live comfortably with these requirements provided the Canadian petroleum industry follows through on its promise to establish a nation-wide response organization that all of our members can subscribe to on fair and equitable terms.

I'm talking about the MEPP—i.e., Marine Environment Protection Plan—proposals that you heard or will be hearing about in the course of these hearings. We believe the MEPP provides a more than adequate response capability in the areas

[*Traduction*]

La flotte se compose de 24 pétroliers et de 87 vraquiers qui font du transport sur les Grands Lacs, sur le Saint-Laurent et sur la côte est du Canada. Nos membres emploient directement quelque 5 000 personnes, et, en 1992, nous avons transporté sept millions de tonnes de marchandises.

L'année dernière, sur les Grands Lacs, nous avons transporté environ 65 p. 100 du pétrole canadien et américain. Par ailleurs, depuis des années, nos pétroliers approvisionnent en carburant les petites localités isolées de l'Arctique. Cette année, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a décidé de prendre lui-même les dispositions nécessaires au lieu de confier cette tâche à la Garde côtière canadienne, qui traite normalement avec nos membres pour le réapprovisionnement. Par conséquent, on n'utilisera pas les pétroliers canadiens, et l'Arctique sera approvisionné en carburant par des navires battant pavillon étranger. Nous espérons qu'ils devront observer les normes rigoureuses proposées dans les rapport Brander-Smith en ce qui concerne les eaux de l'Arctique.

Nos membres sont conscients de l'obligation de faire tout son possible, dans la mesure du raisonnable, pour éviter de polluer et pour atténuer les conséquences de la pollution en cas d'accident. Et c'est pourquoi nous veillons à ce que nos équipages aient une formation suffisante et à ce que nos navires soient équipés des instruments de navigation les plus modernes.

Nous avons participé activement au processus d'élaboration en commun par le gouvernement et par l'industrie de lignes directrices répondant aux exigences prévues dans ce projet de loi. Au début, nous craignions fort qu'il ne porte un coup dur aux navires battant pavillon canadien, surtout aux petits pétroliers, mais à mesure que les discussions progressaient, nous sommes tombés d'accord sur bien des points, et nos craintes se sont pratiquement dissipées.

Pour votre gouverne, je vous signale que notre plus gros bateau-citerne a une capacité de 12 800 tonnes, alors que la moyenne est d'environ 7 600 tonnes pour ce type de navire. Fait intéressant, cela équivaut respectivement à 6,4 p. 100 et 3,8 p. 100 de la capacité de l'*Exxon Valdez*. Nous estimons que c'est un bon projet de loi, qu'il est nécessaire, et nous l'appuyons. Il y a toutefois les points suivants qui nous préoccupent.

Le projet de loi oblige les armateurs à prendre des dispositions avec des organismes d'intervention opérant à partir d'une base terrestre pour qu'ils interviennent pour leur compte dans les eaux canadiennes sillonnées par leurs navires. La plupart des armateurs canadiens ont déjà pris leurs dispositions, mais il faut maintenant leur donner un aspect officiel et préciser la superficie du champ d'action. En ce qui concerne les bateaux-citernes en particulier, le degré d'intervention nécessaire est beaucoup plus élevé, et il est décrit en détail. Nous pensons pouvoir nous plier à ces exigences sans trop de problèmes, pour autant que l'industrie pétrolière canadienne tienne sa promesse et crée un organisme d'intervention national auquel nos membres pourraient s'affilier à des conditions justes et équitables.

Je parle du PPEM, c'est-à-dire du Plan de protection de l'environnement marin, projet dont vous avez entendu parler, ou dont vous entendrez parler au cours de ces audiences. Nous estimons que le PPEM prévoit une capacité d'intervention

[*Text*]

of concern to our members. However, we would like to see some provision requiring the government to take action in the event that any geographic location is not provided by this coverage. Our members should not be prevented from trading to an area in Canada simply because no response organization is represented—an example being the Cabot Strait, Newfoundland, and the waters in between.

We strongly support the proposed fairness and equity subsections 660.4(2) to (11) in the bill. We believe these proposed subsections are critical to our acceptance of the bill. The fee charged by a response organization in accordance with proposed subsection 660.4(2) should be limited to that required to cover the administration cost of registering an owner or a ship. The fee should not reimburse the response organization for any part of its direct or indirect operating or equipment maintenance costs.

We support the setting up of an advisory council as proposed in proposed section 660.7. We believe such councils have an important part to play in ensuring that regional concerns are continually addressed and responded to in an appropriate manner. We hope to be represented on these advisory councils for the areas of our operation.

We are disappointed that the current coast guard equipment will not be made available for the use of response organizations. This could have avoided the cost of much duplication and reduced the cost of providing the service.

We strongly recommend the government to do whatever is necessary to put in place arrangements to expedite and facilitate the movement of personnel and materials across the U.S.-Canadian border in cases of spill response. Arrangements exist at the government level to do this but not at the commercial level. We believe the Great Lakes would benefit particularly from this provision. For example, a major oil spill in Thunder Bay could be responded to more quickly from Duluth than from Sault Ste. Marie, Ontario—or in Windsor, from Detroit than from Sarnia. In oil spill response, speed is of the essence and takes precedence over nationalism and job creation.

These are our comments and concerns, Mr. Chairman. As you can see, we generally support the bill. We believe the concerns we expressed are reasonable and we're hopeful the final shape of the bill will address them to our satisfaction.

I thank you very much, and we're available for questions. I would like to mention that Mr. Neil Hunter has been involved in this development process of Bill C-121 for quite some time now. I consider him to be our expert in this field, and he will probably field most of the questions.

• 0950

The Chairman: Good. Thank you very much.

I will start, then, with Mrs. Catterall.

[*Translation*]

largement suffisante en ce qui concerne nos membres. Nous voudrions toutefois que le gouvernement soit obligé d'intervenir lorsqu'un incident survient à un endroit qui ne fait pas partie des régions desservies. Il n'est pas normal que nos membres ne puissent pas desservir une région du Canada uniquement parce qu'aucun organisme d'intervention n'y est représenté. Je songe notamment au détroit de Cabot, à Terre-Neuve, et aux territoires maritimes situés entre les deux.

Nous apprécions beaucoup les paragraphes 660.4(2) à (11) du projet de loi, qui émanent d'un souci de justice et d'équité. Ils sont essentiels pour que le projet de loi soit acceptable à nos yeux. Le barème fixé par un organisme d'intervention aux termes du paragraphe 660.4(2) du projet de loi doit couvrir uniquement les frais d'administration liés à l'inscription d'un armateur. Il ne doit pas permettre à cet organisme de récupérer une partie des frais de fonctionnement ou d'entretien du matériel, qu'ils soient directs ou indirects.

Nous sommes en faveur de la création de conseils consultatifs, tel qu'on le propose à l'article 660.7. Nous estimons que ces conseils ont un rôle important à jouer, car ils doivent veiller à répondre de façon adéquate aux préoccupations locales. Nous espérons être représentés au sein des conseils qui seront créés pour les régions que nous desservons.

Nous sommes déçus d'apprendre que le matériel de la Garde côtière ne sera pas mis à la disposition des organismes d'intervention. Cela aurait permis d'éviter dans bien des cas d'acheter deux fois le même type de matériel et réduit le coût du service.

Nous recommandons vivement au gouvernement de faire tout ce qu'il faut pour prendre les dispositions nécessaires pour accélérer et faciliter les déplacements de personnel et de matériel à la frontière canado-américaine en cas d'intervention à la suite d'un déversement. Il existe déjà des ententes au niveau gouvernemental, mais pas encore au niveau commercial. Nous estimons que ce serait particulièrement intéressant en ce qui concerne les Grands Lacs. On pourrait par exemple intervenir beaucoup plus rapidement de Duluth que de Sault Ste. Marie, en Ontario, en cas de déversement pétrolier important dans la région de Thunder Bay. On pourrait également intervenir plus vite de Detroit que de Sarnia en cas de déversement à Windsor. En de telles circonstances, la rapidité est capitale et passe avant les considérations nationalistes et la création d'emplois.

Voilà ce que nous avions à dire, monsieur le président. Comme vous pouvez le constater, nous appuyons en gros le projet de loi. Nous estimons que nos doléances sont raisonnables, et nous espérons que le projet de loi sera modifié en conséquence.

Merci beaucoup. Nous sommes disposés à répondre à vos questions. Je tiens à signaler que M. Neil Hunter participe depuis un certain temps au processus de préparation du projet de loi C-121. Je le considère comme notre expert dans ce domaine, et c'est probablement lui qui répondra à la plupart de vos questions.

Le président: Parfait. Merci beaucoup.

Madame Catterall, voulez-vous commencer la ronde de questions?

[*Texte*]

Mrs. Catterall (Ottawa West): Since I have to be over in the House at 10 a.m., Mr. Chairman, can I suggest it wouldn't be fair of me to start a round of questions. You might want to start with Mr. Fulton.

The Chairman: You do have ten minutes. So if you want to use them, you can start.

Mrs. Catterall: Let me just ask, then, about the coast guard equipment and why we've come to this. You're saying you would prefer to see coast guard equipment available as part of this whole response organization. Could you tell us why you feel this is generally a more efficient and effective way of doing it and why you think the whole process has come to the conclusion not to do so?

Mr. Neil Hunter (Manager, Marine Operations, Canadian Shipowners Association): Thank you, Mr. Chairman. We are not suggesting we don't approve of the bill in principle. We're not suggesting only coast guard equipment should be used. We're suggesting we know there is a substantial amount of high-quality equipment sitting in warehouses sprinkled around the country. We would like to see much of that equipment utilized. It could be rented out to response organizations. It would therefore be available. It would be maintained properly.

If it sits in warehouses, we're concerned it might not necessarily be properly maintained. We're concerned response organizations might take too much time to gear up to the equipment levels they require quickly, whereas if they were able to rent that equipment from the coast guard they would be able to do so. That is our concern with respect to that. Thank you.

Mrs. Catterall: Early on you said, "Initially, we had some major concerns that the legislation would bear hard on Canadian-flag ships". Are you suggesting you were afraid tougher standards might be imposed, or was your concern in being treated differently from non-Canadian-flag ships?

Mr. Hunter: Our major concern was that from the standpoint of our own members, our tankers are very small and they operate almost exclusively in the Great Lakes and the St. Lawrence River. We were concerned the standards that would be applied to foreign-flag, large tankers and that would be applicable and appropriate to very large tankers would be applied to these relatively small tankers. You've seen the proportion of the size of them vis-à-vis the *Exxon Valdez*, which is always quoted as a normal standard or a yardstick.

We were afraid the introduction or the establishment of the regime on the Great Lakes equivalent to that on the east and west coasts would cost more than was justified for the size and scale of the risk, given the size of the ships that operate there and given that the majority of them belong to CSA members.

However, during the course of the coast guard-government guideline meetings—if I remember rightly, we met for thirteen and a half days—we came to a consensus as to how these provisions would be applied. We agreed the Great Lakes

[*Traduction*]

Mme Catterall (Ottawa-Ouest): Étant donné que je dois être présente à la Chambre à 10 heures, monsieur le président, il ne serait peut-être pas très juste de me donner la parole maintenant. Vous préférerez peut-être commencer par M. Fulton.

Le président: Vous disposez de 10 minutes. Si vous désirez les utiliser, vous pouvez commencer cette ronde.

Mme Catterall: Je me contenterai alors de poser une question au sujet des équipements de la Garde côtière et de demander pourquoi nous en sommes arrivés là. Vous préféreriez, avez-vous dit, que les équipements de la Garde côtière soient incorporés à cet organisme d'intervention. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi, à votre avis, cela serait, en règle générale, plus efficace et plus efficient, et pourquoi on a finalement décidé de ne pas adopter cette méthode?

M. Neil Hunter (gérant des Opérations maritimes, Association des armateurs canadiens): Merci, monsieur le président. Nous ne voulons pas dire que nous n'approuvons pas ce projet de loi en principe. Nous ne voulons pas non plus dire que l'on devrait utiliser uniquement les équipements de la Garde côtière. Ce que nous disons, c'est que nous savons qu'il y a des quantités assez importantes de matériel de grande qualité en entrepôt un peu partout dans le pays. Nous aimerions qu'une bonne partie de ces équipements soit utilisée. L'équipement pourrait être loué aux organismes d'intervention. Il serait donc disponible, et il serait alors bien entretenu.

Nous craignons que si le matériel demeure en entrepôt il ne soit pas nécessairement bien entretenu. Nous craignons que les organismes d'intervention ne prennent trop de temps pour s'équiper au niveau souhaitable qui devrait être atteint très rapidement; par contre, si ces organismes pouvaient louer le matériel de la Garde côtière ils pourraient s'équiper très rapidement. C'est cet aspect qui nous préoccupe. Merci.

Mme Catterall: Vous avez également dit que vous avez beaucoup craint, au début, que la loi ne soit très dure pour les navires battant pavillon canadien. Dois-je comprendre que vous avez craint l'imposition de normes plus rigoureuses, ou pensiez-vous être traités différemment que les navires battant pavillon étranger?

M. Hunter: Ce qui nous inquiétait surtout, compte tenu du point de vue des membres de notre association, c'est que nos pétroliers sont très petits et naviguent presque exclusivement dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Nous nous sommes demandé si les normes qui s'appliqueraient aux navires étrangers, de très grande dimension, et qui conviennent pour ce genre de pétroliers, seraient également imposées aux pétroliers relativement petits. Vous pouvez comparer leur taille à celle de l'*Exxon Valdez*, qui est toujours mentionné comme le navire de référence, de capacité normale.

Nous avons craint que si les Grands Lacs étaient soumis à un régime similaire à celui qui s'appliquerait aux côtes est et ouest, cela entraînerait des coûts supérieurs à ceux qui seraient justifiés par l'ampleur et la portée du risque présenté par les navires de plus petite dimension qui naviguent sur les Grands Lacs et dont la majorité appartient aux membres de notre association.

Toutefois, lors des discussions que nous avons eues avec la Garde côtière et le gouvernement pour établir des lignes directrices—si ma mémoire est fidèle, ces rencontres ont duré 13 jours et demi—nous sommes arrivés à un consensus sur la

[*Text*]

could be nominally covered to the same degree as the east or west coast but would not necessarily require the same amount of immediate provision. An arrangement was agreed for cascading equipment in from the east or west coast to supplement the quantity. But that meant the total quantity to be provided there might be less.

Also, even more pertinent, the oil companies at a later date indicated they were preparing to assume the total cost of establishing and maintaining the oil spill capability in the country. They were prepared to set up such an organization.

As our tanker operators carry 90%-plus Canadian oil industry cargoes—that is to say, CPPI cargoes—we assumed, I think correctly, our tankers would be properly looked after by this new arrangement and that therefore they would not be under any undue financial burden either directly or with respect to foreign-flag ships.

• 0955

So for that reason our concerns were allayed and we dropped the original indication to the coast guard that we were prepared to oppose a 10,000-tonne capability on the Great Lakes. We're now happy with that because we think that (a) it provides our members with the service they require at a cost they can afford. Thank you.

Mr. Hall: I would like to expand on what Mr. Hunter was just explaining. It should be understood, quite clearly—and that's why we use this example of the size of our tankers versus the *Exxon Valdez*—that you have a limiting factor, and that is the St. Lawrence Seaway. You can't put a ship into the St. Lawrence that's bigger than 25,000 tonnes; the *Exxon Valdez* was over 200,000 tonnes. So the chances of accidents on the Great Lakes system versus the west coast or east coast are a heck of a lot different. That's the point we were trying to make all through the discussions with the coast guard.

Mrs. Catterall: The chances of a bigger accident; is that what you are saying?

Mr. Hall: I am saying that, for example, there is no question there are large tankers that go up the west coast to Alaska, such as the *Valdez*, and they're 200,000 tonnes plus. There are 100,000-tonne tankers that come into the east coast, to Newfoundland or into Halifax, and now even into Quebec City, but that's as far as they can go. So a 10,000-tonne spill from a 100,000-tonne tanker is 10%. A 10,000-tonne coverage on our tankers is 100%, and that doesn't happen.

[*Translation*]

mise en oeuvre des dispositions prévues. On a reconnu que le régime s'appliquant aux Grands Lacs, bien que similaire à celui retrouvé sur la côte est ou la côte ouest, serait essentiellement nominal et ne nécessiterait pas obligatoirement le même degré d'approvisionnement immédiat. On est arrivé à un accord pour répartir les équipements en cascade, en commençant par la côte est ou ouest, pour compléter les quantités disponibles. Le résultat de ces décisions est donc que la quantité totale qui serait fournie dans cette région pourrait être moindre.

D'autre part, et ceci est encore plus pertinent, les entreprises pétrolières ont indiqué par la suite qu'elles étaient prêtes à assumer la totalité des coûts de création et d'entretien des moyens de réagir aux déversements pétroliers dans notre pays. Ces entreprises étaient donc prêtes à créer une organisation de cette nature.

Étant donné que nos exploitants de pétroliers transportent plus de 90 p. 100 des expéditions du secteur pétrolier canadien—je parle ici des expéditions par l'ICPP—nous avons conclu, et je crois avec raison, que nos pétroliers seraient effectivement protégés par ce nouvel arrangement et qu'ils n'auraient donc pas à faire face à un fardeau financier injustifié, soit directement, soit indirectement, par rapport aux navires battant pavillon étranger.

Cela a donc apaisé nos craintes, et nous avons abandonné notre intention, que nous avions signalée à la Garde côtière, de nous opposer à une capacité de réaction à un déversement de 10 000 tonnes dans les Grands Lacs. La situation actuelle nous satisfait, car nous estimons qu'elle fournit à nos membres le service dont ils ont besoin à un prix abordable. Merci.

M. Hall: Je voudrais ajouter quelques remarques aux explications que M. Hunter vient de vous donner. Il faut réaliser très clairement—et c'est pour cela que nous prenons comme exemple une comparaison entre les dimensions de nos pétroliers et celles de l'*Exxon Valdez*—que la voie maritime du Saint-Laurent impose certaines limites. Un navire de plus de 25 000 tonnes ne peut pas naviguer sur le Saint-Laurent, et le tonnage de l'*Exxon Valdez* dépassait 200 000 tonnes. Il y a donc d'énormes différences entre les risques d'accidents dans le système des Grands Lacs, d'une part, et sur la côte atlantique ou pacifique, d'autre part. C'est ce que nous avons souligné lors de nos discussions avec la Garde côtière.

Mme Catterall: Vous parlez des possibilités d'accidents importants; c'est bien cela?

M. Hall: Ce que je dis, c'est que, par exemple, il n'y a aucun doute que des pétroliers de très fort tonnage remontent la côte ouest vers l'Alaska, comme le *Valdez*, et qu'il s'agit de navires de plus de 200 000 tonnes. D'autre part, on trouve des pétroliers de 100 000 tonnes sur la côte est qui vont vers Terre-Neuve, Halifax, et même Québec; mais ils ne peuvent pas aller plus loin. Un déversement de 10 000 tonnes quand il s'agit d'un pétrolier de 100 000 tonnes représente 10 p. 100 de la cargaison. Pour nos pétroliers, 10 000 tonnes représentent 100 p. 100 de la cargaison, et ce genre de déversement ne se produit pas.

[*Texte*]

Mrs. Catterall: Can you tell me a little more? You expressed some satisfaction with the idea of the advisory councils, and it sounds to me like a good idea to have something ongoing, to keep the process up to date with any changes rather than suddenly have to undertake a major project like this to revamp things.

You talk about the government and industry process, so I gather that although many of the concerns in this area are environmental concerns, there has been little direct involvement of the industry with environmental groups and with government in trying to solve these issues.

One of the things that's becoming clearer is that to avoid the kinds of confrontation that have marked environmental issues in the past, having environmental industry groups directly involved in those discussions is the best way to move forward without disrupting and without a great deal of controversy and confrontation. Would you be in favour of the idea of environmental expertise being included on these advisory councils?

Mr. Hunter: I'll answer your last question first: yes, we would be. I think it's very important. They are a substantial cross-section of society; their voice requires to be heard. It is important to stress that shipowners, ship operators, oil producers, oil movers, and oil charterers are also environmentalists. I think every good Canadian is an environmentalist. Some people have that as a profession, some as a vocation, but I think all of us, in our hearts, are environmentalists.

So we do want to see that representation on the councils. The reason why we are particularly in favour of the councils is that we see them as a means of focusing on regional issues so that we get regional fixes or regional advice for regional problems and that we don't have broad-brush solutions coming down from on high, which are not totally applicable to an individual region.

The Chairman: I want to apologize to everybody for it being so crowded in the room. Everybody just has to make do and sit on each other's knee or whatever. It is not a mark of Parliament's view of this bill as being insignificant; it is just the system of first come first served, and this committee was only established very lately. So we ended up with the smaller committee room, but I hope you will all squeeze in and have a good time.

Mr. Fulton (Skeena): I would like to welcome the witnesses and thank them for what they have had to say here this morning.

One of the things the committee is interested in is that if you look at the historic fee structure that was paid, you'll see it was approximately 15¢ a tonne, and if that had been updated, from the early 1970s to now—a fund that hasn't been paid into for a long time—it would be approximately 35¢ a tonne. The Brander-Smith panel recommended something in the nature of $2 a tonne.

[*Traduction*]

Mme Catterall: Pouvez-vous me renseigner un peu plus? Vous vous dites en faveur de la notion de conseils consultatifs, et il me semble également souhaitable d'avoir un organisme permanent qui s'assure que les systèmes évoluent pour s'adapter aux plus récents changements plutôt que d'avoir soudainement à lancer un projet très important pour faire du rattrapage.

Vous parlez d'un processus impliquant le gouvernement et l'industrie, ce qui m'amène à croire que même si la plupart des préoccupations dans ce domaine concernent l'environnement, les entreprises n'ont eu que peu de contacts avec les groupes de protection de l'environnement et avec le gouvernement pour essayer de résoudre ces questions.

Ce qui devient de plus en plus clair, c'est que, afin d'éviter les confrontations qui ont été associées aux discussions sur l'environnement dans le passé, la participation directe des entreprises et des groupes s'intéressant à l'environnement aux discussions est la meilleure façon de progresser tout en évitant les heurts, les controverses et les affrontements. Seriez-vous favorable à l'idée d'inclure des experts en environnement au sein de ces conseils consultatifs?

M. Hunter: Pour répondre tout d'abord à votre dernière question, je dirais oui, nous serions en faveur de cela. J'estime d'ailleurs que c'est très important. Ces conseils doivent représenter l'ensemble de la société, et leur voix doit être entendue. Il est important de souligner que les propriétaires de navires, les exploitants de navires, les producteurs de pétrole, les expéditeurs de pétrole, les affréteurs de pétroliers, tous sont des écologistes. Je suis persuadé que tout bon Canadien est un écologiste. Pour certains, c'est leur profession, pour d'autres, c'est une vocation, mais je crois que nous sommes tous, au fond, écologistes.

Nous voulons donc que les écologistes soient représentés dans les conseils. Si nous sommes très en faveur de ces conseils, c'est parce que nous y voyons le moyen de s'axer sur les questions régionales et d'obtenir un point de vue régional et des solutions régionales; cela évite d'avoir des solutions très générales formulées par des autorités lointaines et qui ne peuvent pas toujours être complètement mises en vigueur dans une région donnée.

Le président: Je dois présenter mes excuses à toutes les personnes présentes, car nous sommes vraiment tassés dans cette pièce. Je vous demande de vous installer de votre mieux, même s'il faut partager un siège avec la personne voisine, ou adopter toute autre solution. Les dimensions de la pièce ne veulent pas dire que le Parlement estime que ce projet de loi est sans importance; c'est tout simplement que notre système prévoit que les salles sont accordées aux premiers arrivés, et notre comité n'a été créé que très récemment. On nous a donc alloué la plus petite des salles de comité, et j'espère que vous pourrez tous prendre place et que vous trouverez la séance intéressante.

M. Fulton (Skeena): Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins et à les remercier de l'exposé qu'ils ont fait ce matin.

L'évolution historique des droits perçus est l'une des choses qui ont retenu l'attention de notre comité. Au début des années soixante-dix, il s'agissait de 15c. la tonne, et, si ce montant avait été mis à jour périodiquement, les versements au fonds—qui n'ont pas été faits depuis fort longtemps—s'élèveraient à environ 35c. la tonne. Le Comité Brander-Smith a recommandé un droit de l'ordre de 2$ la tonne.

[*Text*]

We recognize that there is a significant amount of response equipment available to industry now. One of the things I think the committee would be helped by is, in your estimation, what kinds of fees per tonne you would be paying for this kind of structure. We recognize that it is significantly different from what Brander-Smith was recommending and that a whole lot more than just response equipment could have been done with that $2 per tonne, but what kind of fee structures would this imply where you are contracting with shore-based organizations?

• 1000

Mr. Hunter: The 37¢ per tonne would apply to oil charterers and people arranging to have oil moved. It wouldn't apply to the person moving the oil, it wouldn't apply to the owner of the ship, so as Canadian shipowners we really have no input to this fee and we have no feelings about it.

The suggestion of Brander-Smith that this fee would be used in some way to fund the construction of double-hulled ships was another one, but not one that would be generally applauded in any industry, because it would be seen as giving unreasonable advantage to certain elements of that particular industry. For that reason, we assume that would not be popular. It would be unworkable, I think.

Mr. Fulton: Just so that it is clear and on the record, much like when you move Alberta gas through the pipeline to the state of California, the cost of transmission is passed through to the end of the line. Whoever receives the actual product is the one who will be paying the tariff.

Mr. Hunter: The Canadian Shipowners Association, as owners of ships and ships that charter out to oil companies and interested parties that are moving oil, has relatively little to do with this. I am sure that the people from CPPI, who will speak next, will be able to give a clear and much better description of that than I would. I think I would only confuse the issue by trying to answer it.

Mr. Fulton: All right. Let me ask a question that I started with yesterday, one that is applicable to this bill. It hasn't been dealt with but it is one that we may or may not be able to grapple with, because it is a complex one.

The committee is aware, from the material we have had already, that about 90% of the accidents that occur are usually, if not always, a result of human error or bad judgment. I don't like to harp away at Hazelwood, but his name is famous. The National Research Council has come up with a non-intrusive impairment test. It doesn't require breath, it doesn't require blood and it doesn't require urine, so the old civil libertarian arguments that you couldn't do this because you would be intruding on somebody's rights is no longer such a potent argument. It seems to me that it is one of the tools the coast guard really does require, and this is the kind of legislation where in fact you could see it put in.

[*Translation*]

Nous reconnaissons que l'industrie peut faire actuellement appel à des quantités assez importantes d'équipements d'intervention. Votre opinion sur le droit par tonne qui devrait être perçu pour financer ce genre de structure serait très utile pour notre comité. Nous reconnaissons que cela diffère considérablement de ce qui est recommandé par Brander-Smith et qu'une contribution de 2$ la tonne permettrait de faire bien plus que se procurer des équipements; mais à quelle structure de droits faudrait-il penser quand vous concluez un contrat avec des organismes basés à terre?

M. Hunter: Ce sont les affréteurs d'un pétrolier, ou ceux qui prennent les dispositions de transport, qui devraient verser les 37c. la tonne. Ce paiement ne concernerait pas ceux qui effectuent le transport et ne concernerait pas le propriétaire du navire; donc, en tant que propriétaires de navires canadiens nous n'avons vraiment rien à dire au sujet du droit perçu et nous n'avons pas d'opinion à ce sujet.

Brander-Smith dit que le droit perçu pourrait servir d'une façon quelconque à la construction de navires à double coque; cette recommandation ne bénéficierait généralement pas de l'enthousiasme des entreprises, car une telle mesure serait perçue comme conférant un avantage exagéré à certains éléments de ce secteur particulier. C'est pour cela que nous pensons qu'une telle mesure ne serait pas très bien reçue. D'ailleurs, je crois qu'il serait impossible de la mettre en pratique.

M. Fulton: Pour le procès-verbal, et pour que tout soit clair, la situation ressemble beaucoup à ce qui se passe quand du gaz naturel de l'Alberta est envoyé par gazoduc jusqu'en Californie; en dernière analyse, c'est le destinataire qui paie tous les frais de transport. C'est le destinataire qui, finalement, paie les droits perçus.

M. Hunter: L'Association des armateurs canadiens, représentant les propriétaires de navires et les navires affrétés par les compagnies pétrolières ou les entreprises qui expédient du pétrole, a relativement peu à dire à ce sujet. Je suis sûr que les représentants de l'Institut canadien des produits pétroliers, qui vont nous suivre, pourront vous donner une description beaucoup plus claire et plus complète que celle que je pourrais faire. Je crains qu'une réponse de ma part n'embrouille les choses.

M. Fulton: Bon. Je voudrais maintenant reprendre une question que j'ai déjà posée hier, qui concerne ce projet de loi. C'est une question qui demeure en suspens et à laquelle nous ne pourrons peut-être pas trouver de réponse, car elle est complexe.

Les documents communiqués au comité nous disent qu'environ 90 p. 100 des accidents sont généralement, sinon dans tous les cas, la conséquence d'une erreur humaine ou d'un mauvais jugement. Je ne voudrais pas faire un bouc émissaire de Hazelwood, mais son nom est connu de tous. Le Conseil national de recherches a mis au point un test de l'affaiblissement des facultés non invasif. L'épreuve ne demande ni haleine, ni sang, ni urine, et les arguments classiques présentés par les défenseurs des libertés civiles disant que le test ne peut être administré, car ce serait une violation des droits de la personne, ne peuvent plus être invoqués avec succès. Il me semble qu'un tel test est l'un des outils dont la Garde côtière a vraiment besoin, et que l'on pourrait inclure une disposition en ce sens dans le genre de projet de loi que nous étudions actuellement.

[*Texte*]

There are arguments about all the other flags. I think this is one of the ways in which Canada could take a lead on this. We can say our own National Research Council has developed this and it deals with reflex, with eye tests and with basic impairment questions.

A hell of a lot of people aren't impaired on beer or booze or marijuana or whatever; they are impaired on pharmaceuticals, or in some cases they are impaired because they are tired or they have been fighting with somebody or they have been arguing on the phone. Those are the kinds of impairments that you really do need to test for.

Obviously you can't do it all the time, but we were impressed with the coast guard's evidence yesterday that we are now up to 38% evaluation of tankers going into and out of Canada. What advice would you provide to the committee? Do you think we should look into it further? Is it something we should pass on to another committee?

If 90% of the petroleum accidents we are having in fresh and salt water, not just in Canada but worldwide, are a result of errors in judgment—and from what I have read, most of those errors in judgment are caused by impairment—what do you think about having non-intrusive impairment testing provisions so that the coast guard, if is on the spot, either at the site of an accident or while doing some follow-up, can at least use that—If we are going to talk about other fine structures, that is one of the things that I think is an incumbent test to bring before the courts.

Mr. Hall: As a matter of principle, we have no problem with that at all. We have been working with the coast guard on the whole question of substance abuse. All of this came about because of the *Exxon Valdez*. The U.S. went crazy, as you know. They came up with OPA-90, which is a very difficult bill to live with, especially the open-ended insurance part of it. They came up with substance abuse requirements.

• 1005

We've managed to work with the Canadian Coast Guard, and they in turn with their U.S. counterparts, to try to get something going so we have parallel rules and regulations for the Great Lakes. We were going back and forth, the U.S. and Canada, all the time. So we have to have a system that makes common sense for all of us.

Again, Mr. Hunter has been heavily involved in that aspect of it because it's all related. Neil, you may want to expand on this.

Mr. Hunter: I'll just say we are fully supportive of the final draft we've seen from the department responsible for the substance abuse bill.

I would be rather suspicious of any statistics anybody has or produces that show the majority of accidents are caused by impairment. Having been in the oil industry for 39 years, my experience is the majority of tanker accidents are caused by carelessness and incompetence.

[*Traduction*]

On parle également de tous les autres pavillons, et je crois que le Canada a ici l'occasion de devenir un chef de file. Nous pouvons dire que notre Conseil national de recherches a mis le test au point et qu'il s'agit des réflexes, de tests oculaires et de questions fondamentales portant sur l'affaiblissement des facultés.

Dans bien des cas, l'affaiblissement des facultés n'est pas causé par la bière, l'alcool, le cannabis, ou tout autre produit; il peut s'agir de médicaments, ou encore, dans certains cas, de fatigue, des conséquences d'une confrontation avec quelqu'un d'autre, face à face ou au téléphone. C'est pour tenir compte de ce genre de situations que l'on a vraiment besoin d'un test.

Il est évident que cela ne peut pas être toujours fait, mais le témoignage de la Garde côtière que nous ayons entendu hier nous a impressionnés quand on nous a dit que l'on procède actuellement à une évaluation de 38 p. 100 des bateaux-citernes qui arrivent au Canada ou le quittent. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet? Pensez-vous que nous devrions poursuivre cette question? Devrions-nous demander à un autre comité d'examiner ce problème?

Si 90 p. 100 des déversements pétroliers, en mer ou en eau douce, non seulement au Canada, mais à l'échelle mondiale, sont la conséquence d'erreurs de jugement—et les documents que j'ai lus indiquent que la plupart de ces erreurs résultent d'un affaiblissement des facultés—que pensez-vous d'une disposition concernant le test de l'affaiblissement des facultés par des méthodes non invasives qui permettrait à la Garde côtière, quand elle est présente, soit sur le site d'un accident, soit au cours d'un suivi, d'utiliser ce test? Si nous devons parler de la structure des amendes, je crois que ce test permettrait d'apporter des éléments d'information aux tribunaux.

M. Hall: Sur le plan des principes, cela ne nous pose aucune difficulté. Nous avons rencontré la Garde côtière au sujet de l'ensemble des questions reliées à l'abus des intoxicants. Tout cela découle de l'accident de l'*Exxon Valdez*. Les États-Unis se sont affolés, comme vous le savez. Ils ont adopté *OPEN-90*, une loi très contraignante, du fait, surtout, que la question de l'assurance demeure tout à fait ouverte. Cette mesure impose des exigences dans le domaine de l'abus des intoxicants.

Nous avons réussi à travailler avec la Garde côtière canadienne, qui, à son tour, s'est mise en rapport avec son vis-à-vis des États-Unis pour essayer d'arriver à des règles et règlements compatibles qui s'appliqueraient aux Grands Lacs. Il y a constamment des aller-retour entre les États-Unis et le Canada, et nous devons arriver à un système qui soit acceptable pour tous.

Toutes ces questions sont liées, et M. Hunter a participé très activement à cet effort. Neil, vous avez sans doute quelque chose à ajouter.

M. Hunter: Je voudrais simplement dire que nous appuyons sans réserve le texte final qui nous a été remis par le ministère responsable du projet de loi sur les intoxicants.

J'aurais plutôt tendance à me méfier des statistiques que l'on pourrait utiliser pour démontrer que la majorité des accidents sont causés par un affaiblissement des facultés. Voilà 39 ans que je travaille dans le secteur du pétrole, et, selon mon expérience, la majorité des accidents de pétroliers sont causés par la négligence et l'incompétence.

[*Text*]

Now, that may be a 55-45 split. But I'm sure the majority result from lack of training, inadequate equipment, a combination of factors such as wind and weather. Two people making minor errors of judgment compounded becomes one major disaster. I would just like to say that.

We're fully supportive of the substance abuse bill as it is at the moment. I would like to see it go through more or less as it is and on the course it's on. I don't think I would want to put something of the nature you're suggesting into Bill C-121. I think it could damage Bill C-121, because we know there is a lot of opposition to the substance abuse bill. We don't want to see Bill C-121 damaged for that reason or any reason.

Mr. Fulton: That's very helpful. On page 2, you mention that this year the Government of the Northwest Territories decided to make their own arrangements rather than contract with the coast guard to resupply. What kind of tonnage are we talking about there and what flag arrangements have been made for the NWT deliveries?

Mr. Hall: I don't have all the precise information, but normally our tankers make about seven trips a year in late summer, which is obviously summer up there. As I say, the average size of our tankers is about 7,500 tonnes to 10,000 tonnes and they're ice-breaking tankers.

We've been doing this for years. The system was that Coast Guard Northern would put out tenders for the resupply run, whether it's fuel cargo or dry cargo, every year and then our tanker companies would bid for it. Whoever was successful would get the contract. This year the Government of the Northwest Territories decided on their own they could do a better job if they contracted themselves and bought foreign oil. That way then you don't have to use a Canadian-flag tanker. So it's not coasting trade; it's not cabotage. They bought offshore oil and they're using offshore ships, foreign-flag ships—I believe they're Finnish but I'm not sure. I also believe the idea is to have a mother ship sitting at the 200-mile limit, a shuttle tanker, taking it back and forth to the outposts. So that's what's going on now.

Again, it is disturbing not only for a commercial point of view but also because we had all this flak from Mr. Brander-Smith and his committee about the pristine waters of the Arctic, how they're very sensitive and we have to be careful. Then suddenly out of the blue somebody else goes ahead and hires foreign ships that may not ever have been there before. The coast guard could tell you that trying to keep those waters protected is very difficult.

Mr. Fulton: I hope our researcher gets a little information on this, Mr. Chairman. During our deliberations we might want to have a little chit-chat with the Government of the NWT and the coast guard about that.

[*Translation*]

La répartition entre les causes pourrait être 55 et 45 p. 100, mais je suis persuadé que la majorité est causée par l'insuffisance de la formation, par des équipements inadéquats ou par une combinaison de facteurs, tels que le vent et autres facteurs météorologiques. Un désastre important peut résulter de petites erreurs commises par deux personnes différentes. Je voulais tout simplement dire cela.

Nous appuyons sans réserve le projet de loi sur les intoxicants tel qu'il existe actuellement. Je voudrais qu'il soit accepté tel quel, plus ou moins, et qu'il conserve la même orientation. Je ne pense pas être en faveur de l'ajout au projet de loi C-121 d'une mesure telle que celle que vous suggérez. Je crois que cela nuirait au projet de loi C-121, parce que nous savons que le projet de loi sur les intoxicants fait l'objet de bien des attaques. Nous ne voulons pas mettre le projet de loi C-121 en danger pour cette raison, ou pour toute autre raison.

M. Fulton: Voilà un commentaire très utile. À la page 2 de votre texte, vous indiquez que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a décidé cette année de prendre ses propres dispositions pour le ravitaillement des communautés au lieu d'engager les services de la Garde côtière. De quel tonnage parlons-nous à ce sujet, et quelle sera la nationalité des navires qui assureront le ravitaillement des Territoires du Nord-Ouest?

M. Hall: Je n'ai pas de renseignements précis, mais nos pétroliers font normalement sept voyages par an, vers la fin de l'été, ce qui est évidemment toujours l'été sous ces latitudes. Comme je l'ai dit, la capacité normale de nos bateaux-citernes est de l'ordre de 7 500 à 10 000 tonnes, et il s'agit de navires capables de briser les glaces.

Nous assurons ce service depuis des années. Chaque année, la Garde côtière-Nord lance des appels d'offres pour le réapprovisionnement, qu'il s'agisse de transport de carburant liquide ou de cargaisons sèches, et nos entreprises d'exploitation de bateaux-citernes font leurs soumissions. Le contrat est accordé au mieux offrant. Cette année, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a décidé qu'il obtiendrait de meilleurs résultats s'il était lui-même partie contractante et achetait du pétrole étranger. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire appel à des pétroliers battant pavillon canadien. En effet, il ne s'agit plus de cabotage. Ils ont donc acheté le pétrole à l'étranger et ont fait appel à des navires étrangers—je crois qu'il s'agit de navires finlandais, mais je n'en suis pas certain. Je crois également que l'on prévoit utiliser un navire mère, qui demeurerait au-delà de la limite des 200 milles, et un bateau-citerne qui ferait la navette entre le navire mère et les communautés desservies. C'est donc ce qui se passe maintenant.

Ici encore, ce qui est troublant, ce n'est pas seulement l'aspect commercial, mais aussi les conséquences, compte tenu de toutes les déclarations de M. Brander-Smith et de son comité sur la pureté des eaux de l'Arctique et la fragilité de cet environnement, qui demande beaucoup de prudence. Soudainement, et sans avertissement, quelqu'un va de l'avant et engage des navires étrangers qui n'ont peut-être jamais encore navigué dans ces eaux. La Garde côtière pourrait certainement vous dire qu'il est extrêmement difficile d'essayer de continuer à protéger ces eaux.

M. Fulton: J'espère que notre attaché de recherche pourra obtenir quelques renseignements à ce sujet, monsieur le président. Au cours de nos délibérations, nous désirerons peut-être pouvoir parler au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, ainsi qu'à la Garde côtière, à ce sujet.

[*Texte*]

Something I started asking questions about yesterday—and I think you could be helpful here—is, what volumes of equipment are there with the onshore response contractors you're dealing with? From some examination of coast guard we know we have an inadequate availability of supply of response equipment. Even if you thought of all the locations we have in Canada, if we had it all in one spot and the spill occurred there and we jumped out and it was a really big one, there's not enough, nor is there enough on the industry side.

One of the concerns I have is that if we're going to go this route instead of what the Brander-Smith panel recommended, and the fee structure is going to be set so that over time, I take it, the onshore contractors will have certain thresholds in each of the regions, obviously in relation to our high-risk areas like Placentia Bay, the Great Lakes and the west coast, what kind of shadow area is there, in your estimation, until we reach those thresholds?

Here I'm talking about front-end cashloading. If we were to have an optimum, we could spend the whole of Canada's economy and we would have equipment piled to the sky and it would probably all rot before we ever got to use it. There are certain thresholds that are sensible and reasonable, but how long will it take us to accumulate the kind of threshold minimums that you, with experience in the industry, think there should be?

• 1010

Mr. Hall: I think, sir, the CPPI people appearing before this group would have the real answer to that. Neil, with your deliberations with them and with the coast guard, maybe you could answer that.

Mr. Hunter: I think it's a very clear question, and I think it would be better answered by CPPI. I am quite sure that anything I say would simply be duplicated and expanded on by them. They will give, I think, a very fair answer.

Mr. Fulton: Can you give us your own. . .?

Mr. Hunter: From a dry cargo point of view, our attitude is that there is already in Canada, for the most part, what is required for dry cargo ships in port and close to port.

The bill requires coverage in all of Canada's inland waters. There isn't enough capability to cover ports 50, 60, or 70 miles out as far as dry cargo ships are concerned. In port, when a vast majority of dry cargo spills are covered, there is adequate capacity. Whereas tankers tend to have the spills outside ports as a result of congregating in particular areas or bumping into bits of land that they shouldn't, my estimate is that we are probably at least two years away from having adequate coverage. I would like to have that confirmed by CPPI.

Mr. Fulton: One final question, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

Je crois que vous pourriez nous aider sur un sujet que j'ai déjà soulevé hier, c'est-à-dire le volume des équipements dont disposent les entreprises d'intervention à terre, avec lesquelles vous travaillez. D'après la Garde côtière, les équipements d'intervention sont insuffisants. Même si tous les équipements entreposés un peu partout au Canada étaient rassemblés en un seul lieu, si un déversement se produisait à cet endroit il n'y aurait pas assez d'équipements si le déversement était vraiment important, et il n'y a pas non plus assez d'équipements du côté des entreprises.

Ce qui m'inquiète, entre autres, c'est que si nous prenons cette voie au lieu de reprendre les recommandations du Comité Brander-Smith, et si la structure des droits perçus est telle qu'après une certaine période de temps, si j'ai bien compris, les entrepreneurs à terre auront atteint certains niveaux dans chacune des régions, quelle serait l'importance, à votre avis, de la zone grise dans laquelle nous allons nous trouver avant d'atteindre ces seuils dans des régions à risque élevé telles que la baie Placentia, les Grands Lacs et la côte ouest?

Ici je parle du financement au départ. Si nous voulons une solution optimale, on pourrait y consacrer la totalité de l'économie canadienne, et nous aurions une pile d'équipements qui atteindrait les étoiles et qui seraient probablement pourris avant que l'on ait l'occasion de s'en servir. Certains seuils sont raisonnables et fondés sur le bon sens, mais combien de temps faudra-t-il pour accumuler le genre de seuils minimums que vous estimez acceptables, compte tenu de votre expérience de ce secteur?

M. Hall: Je crois, monsieur, que les porte-parole de l'Institut canadien des produits pétroliers, qui vont comparaître après nous, pourraient vous apporter une réponse juste à cette question. Neil, lors de vos discussions avec ces entrepreneurs et avec la Garde côtière, vous avez peut-être obtenu des éléments d'information là-dessus.

M. Hunter: Je crois que la question est très claire, et je crois qu'il serait préférable de la poser à l'ICPP. Tout ce que je pourrais dire à ce sujet serait tout simplement repris et développé par les porte-parole de l'institut. Je crois qu'ils pourront vous apporter une réponse juste et équitable.

M. Fulton: Pouvez-vous nous donner votre propre. . .?

M. Hunter: Quand il s'agit d'une cargaison sèche, nous estimons que nous avons déjà au Canada, en règle générale, ce qui est requis dans le cas de navires transportant une cargaison sèche et qui sont au port ou près du port.

Le projet de loi exige que les dispositions s'appliquent à toutes les eaux intérieures du Canada. La capacité est insuffisante pour desservir un rayon de 50, 60 ou 70 milles au-delà des ports en ce qui concerne les navires transporteurs de cargaisons sèches. Dans les ports, où la grande majorité des déversements de ce type de navires sont couverts, la capacité est suffisante. Étant donné toutefois que les déversements des bateaux-citernes se produisent la plupart du temps en dehors des ports parce qu'ils sont très nombreux dans une zone donnée ou parce qu'ils échouent sur des langues de terre qu'ils auraient dû éviter, j'estime qu'il faudra sans doute attendre deux ans avant d'avoir des dispositifs suffisants. Je préférerais que l'ICPP confirme cela.

M. Fulton: Une dernière question, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: No, I think you'll have to wait.

Mr. Fulton: You didn't let me get greedy yesterday. I'm always getting cut off.

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): I have a few questions. Do you have any idea what the fees are going to be for this? Is there a ballpark for fees?

Mr. Hall: I believe there is.

Mr. Hunter: Working on the understanding that there will be a fee for the registration with a response organization, that fee will simply be a clerical exercise. It will be something in the order of $300 per ship, per year, per geographic area.

We're assuming and hoping that the geographic areas will be equivalent to the coast guard regions. That would mean a Canadian laker travelling from Thunder Bay to Sept-Îles would pass through two geographic locations, namely the central region and the Laurentian region. So it would cost approximately $600 per year to register the laker with the response organization we have in mind.

At the moment these ships are, for the most part, covered by individual response organizations that are dotted along the length of that voyage but do not cover all of it. Under Bill C-121, all of it will be required to be covered. Our understanding is that the CPPI plan is to cover all of the waters. Therefore, we understand that our dry cargo ships will be covered in all of the water they operate in for $600 per year each. We also understand that the tankers will be registered for the same fee.

Now, the difference occurs when a spill occurs and costs are incurred. Our understanding is that all ships will pay the same basic rate per day for different kinds of equipment. A skimmer might be $1,000 a day, a boom might be so much per metre. There will be individual rates for the different kinds of equipment. Depending on where this spill is and whether it's inshore or onshore or alongside, different amounts and different kinds of equipment will vary.

Our understanding is that for ships that are not equity members of the response organization, there will be a surcharge on top of that rate. We're not particularly concerned about that, because this is what's happening in the outside world. The P and I clubs have a pretty good control on costs. No RO can expect to overcharge dramatically and have the bill paid. The P and I clubs are very good at controlling that sort of thing.

I think again the CPPI people will expand on that. I am anticipating the rule, and I think they'll give a very clear picture of what they are prepared to put in place. What they are prepared to put in place is what we are nailing our colours to.

Mr. Casey: Do your members operate only in Canadian waters?

Mr. Hunter: Yes.

Mr. Hall: Sorry. Canadian waters. The Great Lakes are American and Canadian.

• 1015

Mr. Casey: What kind of arrangement do you have to have with the U.S. when you go in there?

[*Translation*]

Le président: Non, je crois qu'il vous faudra attendre.

M. Fulton: Hier, déjà, vous ne m'avez pas permis de prendre la grosse part. On me coupe toujours la parole.

M. Casey (Cumberland—Colchester): Je désirerais poser quelques questions. Savez-vous quel sera le montant des droits perçus? A-t-on déjà fixé un montant approximatif?

M. Hall: Je crois que oui.

M. Hunter: Si l'on admet qu'il faudra verser un droit pour s'inscrire auprès d'un organisme d'intervention, ce droit sera purement nominal. Il s'agira sans doute de 300$, environ, par navire, par année et par zone géographique.

Nous prévoyons et nous espérons que les zones géographiques correspondront aux régions de la Garde côtière. Cela voudra dire qu'un laquier allant de Thunder Bay à Sept-Îles traverserait deux zones géographiques, la région centrale et la région des Laurentides. L'inscription à l'organisme d'intervention auquel nous pensons nous coûterait donc environ 600$ par an pour ce navire.

Pour le moment, ces navires sont, le plus souvent, desservis par les organismes d'intervention situés tout au long du parcours, mais avec des interruptions. Le projet de loi C-121 vise à éliminer ces interruptions. Nous croyons savoir que l'ICPP possède un plan qui s'appliquerait à toutes les eaux. Par conséquent, nous estimons que nos navires à cargaison sèche seraient couverts dans toutes les eaux où ils naviguent et que le coût serait de 600$ par an et par navire. Nous croyons également comprendre que le droit perçu serait le même pour les bateaux-citernes.

La différence apparaît quand un déversement se produit et entraîne des coûts. Nous croyons savoir que tous les navires payeraient le même taux de base, par jour, pour les différents équipements: un récupérateur pourrait coûter 1 000$ par jour et un barrage flottant serait facturé au mètre. A chaque type d'équipement correspondrait un tarif. La nature et le nombre des équipements mis en jeu dépendront de l'endroit où se produit le déversement, dans les eaux intérieures, le long des côtes, ou le long du bord.

Nous croyons également savoir que les navires qui ne sont pas membres de droit de l'organisme d'intervention devront verser une surcharge qui s'ajoutera au tarif. Cela ne nous inquiète pas particulièrement, parce que c'est également ce qui se fait ailleurs. Les clubs *P and I* contrôlent assez bien les coûts. Aucun bureau régional ne pourrait se permettre des surfacturations considérables et s'attendre à ce que la facture soit payée. Les clubs *P and I* contrôlent très efficacement ce genre de choses.

Là encore, je crois que l'Institut canadien des produits pétroliers pourra vous apporter des renseignements complémentaires. J'anticipe un peu la règle, mais je crois qu'ils pourront vous donner une description très claire de ce qu'ils ont l'intention d'établir. Nous sommes prêts à voguer avec eux.

M. Casey: Est-ce que vos membres travaillent exclusivement dans les eaux canadiennes?

M. Hunter: Oui.

M. Hall: Pardon. Vous dites les eaux canadiennes. Les Grands Lacs sont des eaux américaines et canadiennes.

M. Casey: Quel genre d'entente avez-vous avec les États-Unis quand vous naviguez dans leurs eaux?

[*Texte*]

Mr. Hunter: If a tanker goes into a U.S. port, it has to comply with the OPA-90 requirements and it has to have an arrangement with American response organizations. It has to comply as if it were any other foreign-flag vessel arriving in a U.S. coast. So they will be covered in American territorial waters and in American Great Lakes.

Mr. Casey: So the $600 fee is just a registration fee?

Mr. Hunter: Yes.

Mr. Casey: That has nothing to do with the cost of a clean-up?

Mr. Hunter: No, the cost of a clean-up will work into thousands. . .maybe tens or twenties of thousands a day.

Mr. Casey: You're insuring your boats more cheaply than I'm insuring my car.

When a Canadian-flag ship has to go to other countries, are there emergency response systems set up in all countries now, pretty well?

Mr. Hunter: No, very few countries have national or even regional response organizations. I think I could list them on one hand.

Mr. Casey: Do you think this model we're setting up here will be followed in other countries?

Mr. Hunter: It's one of three or four models, because the five or so countries that established national plans are all significantly different. I am thinking of Australia, New Zealand, Great Britain, U.S.A., France.

Mr. Casey: Has your organization studied them all?

Mr. Hunter: Yes, we have.

Mr. Casey: Is this the best one?

Mr. Hunter: Having lost one or two small battles along the way, we conceded this is the best one for Canada.

Mr. Casey: Can you give us an idea what the second best system is?

Mr. Hunter: I'm not sure that's a fair question. It is purely an opinion.

The Australians put a system in place within about nine months. Every ship entering an Australian port pays a fee rather similar to a light duty or a port charge. That fee is collected by the individual states and goes into a fund that provides for the purchase of equipment and the payment of personnel to maintain equipment in this state. Any shortfall at the end of the year is paid by the federal government. The initial establishment of the equipment was paid by the federal government.

The Australians are very happy with it. They have had no complaints from anybody in the international community, as far as I understand, because the charges are very reasonable. It's a moderately small-scale arrangement that really looks after the ports and the port areas. It doesn't endeavour to look after the entire coastline of Australia.

[*Traduction*]

M. Hunter: Quand un pétrolier se rend dans un port américain, il doit respecter les exigences de OPEN-90, et il doit arriver à une entente avec un organisme d'intervention américain. Il doit se conformer au règlement comme tout autre navire battant pavillon étranger qui s'approche des côtes des États-Unis. Cela est nécessaire pour être couvert par le régime existant dans les eaux territoriales américaines et dans les Grands Lacs américains.

M. Casey: Le droit de 600$ n'est donc qu'une cotisation, un droit d'inscription?

M. Hunter: Oui.

M. Casey: Cela n'a rien à voir avec le coût du nettoyage?

M. Hunter: Non, le coût du nettoyage s'élève à des milliers de dollars, peut-être des dizaines ou des vingtaines de milliers de dollars par jour.

M. Casey: Les primes d'assurance pour vos navires sont plus économiques que celles que je paie pour ma voiture.

Quand un navire battant pavillon canadien se rend à l'étranger. . . peut-on dire qu'en règle générale tous les pays possèdent maintenant des systèmes d'intervention?

M. Hunter: Non, très peu de pays ont des organismes d'intervention régionaux ou nationaux. Je crois qu'on peut les compter sur les doigts d'une main.

M. Casey: Pensez-vous que le système que nous organisons actuellement sera un modèle suivi par d'autres pays?

M. Hunter: C'est l'un des trois ou quatre modèles existants, car les quelque cinq pays qui ont créé des plans nationaux ont chacun choisi un modèle différent. Je pense à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à la Grande-Bretagne, aux États-Unis et à la France.

M. Casey: Avez-vous étudié tous ces modèles?

M. Hunter: Oui.

M. Casey: Quel est le meilleur?

M. Hunter: Ayant perdu une ou deux petites batailles au cours du processus, nous avons finalement admis que nous avons ici ce qui est le mieux pour le Canada.

M. Casey: Pouvez-vous nous dire quel système viendrait en deuxième place?

M. Hunter: Il n'est peut-être pas très juste de me poser cette question. Il s'agit uniquement d'une opinion.

Les Australiens ont mis un système sur pied en neuf mois environ. Tout navire arrivant dans un port australien doit payer un droit comparable à un droit d'éclairage ou à des droits portuaires. Ce montant est perçu par l'État où se trouve le port et est versé dans un fonds utilisé pour acheter les équipements nécessaires et payer le personnel d'entretien qui travaille dans l'État en cause. Tout déficit à la fin de l'année est comblé par le gouvernement fédéral. C'est également le gouvernement fédéral qui a payé les frais d'installation des équipements.

Les Australiens se disent très satisfaits de ce système. Aucun membre de la communauté internationale ne s'est plaint, à ma connaissance, parce que les droits perçus sont très raisonnables. C'est un dispositif que l'on peut dire d'assez petite échelle, qui s'occupe essentiellement des ports et de la zone avoisinante. Le système n'essaie pas de couvrir la totalité des côtes australiennes.

[*Text*]

Mr. Casey: In your brief you suggested there will be some areas that aren't covered. Have you identified many of those?

Mr. Hunter: In the coast guard-industry working group we identified and came to consensus on a lot of primary areas of concern that should be primary areas of response. All other areas automatically become secondary areas of response.

An area such as Newfoundland, which has only one major primary area of response, may in fact be inadequately covered on, say, the west coast. If we have ships going to the west coast, they may not be able to obtain any coverage there. So we're concerned that the government should provide this coverage.

What we have in mind is that if the ship would go to any place in Canada that doesn't have coverage, the government would either provide this coverage from its own resources or would give a waiver on a voyage-by-voyage basis to the ship.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): On page 5 of your brief when you're talking about how you're strongly in agreement with the fairness and equity clause, you also say the fee should not reimburse response organizations for any part of its direct or indirect operating and equipment maintenance costs. Would your members consider it fair and equitable if they were prevented by law from including operating costs in their fees? Or is that not the right analogy to ask there?

• 1020

Mr. Hunter: We're assuming there will be fees and there will be tariffs. There will be fees for registration. There will be tariffs for spill response. So when we use the word "fee" we mean exclusively the registration.

Mr. Fulton: I just wanted to know generically from the witnesses what their feelings are towards the idea of floor fines with certain thresholds, obviously, that would have to be met. This comes back to the points you were making about the issues of carelessness, impairment, about what really brings accidents about. Looking back over the decade from 1979 to 1989, the average fine in relation to spills has been $4,700. Those of us who have gone to the site of spills, as I have. . .I'm always stunned that the court hasn't gone on its own and gone to have a look at what the real impact is.

It seems to me that if we set a fairly high threshold, obviously you'd have to determine a certain level of negligence. There would have to be a certain test met in terms of the size of the spill, negligence, and then the subsequent and consequent impact on the environment. It could, of course, well be that it would be the onshore response team or coast guard or somebody else who might be implicated in this.

One of the things that's been found in an area where floor fines have been used, in the United States, for example, in relation to the smuggling of exotic and endangered species is that you find that as certain elements look for different areas to

[*Translation*]

M. Casey: Vous dites dans votre mémoire que certaines zones ne sont pas couvertes. Pouvez-vous les identifier?

M. Hunter: Le groupe de travail réunissant des représentants de l'industrie et de la Garde côtière a repéré un bon nombre de zones particulièrement préoccupantes qui devraient être les zones d'intervention prioritaire; nous sommes arrivés à un consensus à ce sujet. Toutes les autres zones deviennent automatiquement des régions d'intervention secondaire.

À Terre-Neuve, par exemple, où il n'y a qu'une seule zone d'intervention prioritaire importante, il est possible que la côte ouest ne soit pas suffisamment couverte. Il n'est pas impossible que des navires se rendant sur la côte ouest ne disposent d'aucune possibilité d'intervention. Nous pensons que le gouvernement devrait s'occuper de cette région.

À notre avis, nous estimons que tout navire se rendant à un endroit quelconque du Canada qui n'est pas compris dans le système devrait bénéficier d'une possibilité d'intervention assurée aux frais du gouvernement ou obtenir une dispense pour chaque voyage.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): À la page 5 de votre mémoire, vous précisez que vous êtes tout à fait d'accord avec la disposition concernant la justice et l'équité, et vous ajoutez que la cotisation perçue ne devrait pas servir à rembourser les organismes d'intervention des coûts directs et indirects d'exploitation et d'entretien des équipements. Est-ce que les membres de votre association estimeraient qu'il serait juste et équitable de leur interdire, par une mesure législative, d'incorporer leurs dépenses opérationnelles dans leurs cotisations? Ou est-ce que cette comparaison n'est pas appropriée?

M. Hunter: Nous partons du principe qu'il y aura des cotisations et des tarifs. Il y aura des droits d'inscription. Il y aura des tarifs pour les interventions en cas de déversement. Quand nous parlons de «cotisation», nous parlons uniquement de l'inscription.

M. Fulton: J'aimerais simplement que les témoins nous disent globalement ce qu'ils pensent de l'idée d'amende minimale, avec évidemment certains seuils qui devraient être atteints. Cela nous ramène à ce que vous disiez au sujet de la négligence, des facultés affaiblies, de tout ce qui entraîne des accidents. Au cours de la décennie allant de 1979 à 1989, l'amende moyenne pour les déversements a été de 4 700$. Quand on va voir sur place les dégâts provoqués par ces marées noires, et je l'ai fait. . . je suis toujours sidéré de voir que les tribunaux ne vont pas se rendre compte sur place des dégâts.

Je pense que si l'on fixe un seuil assez élevé, il faudra évidemment déterminer un certain niveau de négligence. Il faudra certains critères pour déterminer l'importance du déversement, la gravité de la négligence et l'ampleur des retombées sur l'environnement. On pourra peut-être demander à l'équipe d'intervention côtière ou à la Garde côtière ou à quelqu'un d'autre de s'en occuper.

L'utilisation d'amendes minimales a posé certains problèmes aux États-Unis. Par exemple, les gens qui veulent y faire entrer clandestinement des espèces exotiques et en danger, des plantes et des animaux, cherchent des points d'entrée discrets, et, au

[*Texte*]

get back in—to the United States in this case—in terms of plants and animals, instead of landing in Florida, as you might expect if they were bringing in a snake from South America, they might land in Wisconsin, get off, then come before a judge who doesn't really know that this particular snake is the last one in the world and says, this is ridiculous, you've tied my court up all this time. He's mad at the game officer or poor dodo who brought this person before the court and lets the guy go with a $50 fine, not knowing that the snake was worth $1 million, and so on.

Similarly, there are a lot of judges who don't understand what the impact is of a spill caused by negligence, or in another case, where the inside of a hull might have been flushed for some reason and the flush material goes out into an area where there are birds nesting or something. It's in that particular area... And I agree that the tests would have to be very precise and the thresholds would have to have some degree of support from the industry or they simply wouldn't end up in legislation.

Do you think floor fines might be helpful? I'll tell you why I think they would be. I think it would provide the industry some opportunity to be more encouraging towards those who have operational control of vessels to say, look, if we get nailed, there's a $100,000 floor fine here and you damn well better understand what I'm talking about when it comes to the operation of this vessel under these conditions. So I just seek your generic view on floor fines.

Mr. Hall: We have a parallel situation, to be very honest, Mr. Fulton. We have a situation with respect to pilotage, which is compulsory on the St. Lawrence River. We had a situation just very recently where the pilot fell asleep and the ship went aground. We fired the officer in charge on the ship. He should have had enough brains to do the right thing. But the maximum fine to a pilot is $1,000, no matter what he does.

We had a ship two years ago where the pilot insisted he was doing the right thing and he took out the whole side of the ship, with $5 million in damage. He was suspended for three weeks and a received a $1,000 fine.

Mr. Fulton: It sounds as though we need floor fines. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hall, Mr. Hunter, and Mr. Sirois. Thank you for your presentation.

The next group is with the Canadian Petroleum Products Institute. Is Mr. Bennett here? I don't think he is. It is Mr. Ford Ralph, who is the Vice-President of Logistics at Petro-Canada; and Robert Vincent, who is the leader of the Maritime Environment Protection Plan.

• 1025

Thank you very much for coming to appear before the committee. We're looking forward to your presentation. If you'd like to proceed, we'd be interested in hearing from you.

Mr. Ford Ralph (Canadian Petroleum Products Institute): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. The Canadian Petroleum Products Institute, or CPPI, is pleased to have the opportunity to submit our views on Bill C-121.

[*Traduction*]

lieu de débarquer en Floride, comme on s'y attendrait s'ils ramènent par exemple un serpent d'Amérique du Sud, ils débarquent au Wisconsin, où ils comparaissent devant un juge qui ne se rend pas compte que le serpent en question est le dernier restant au monde et pique un crise parce qu'on lui a fait perdre son temps au tribunal. Il est furieux contre l'agent de la faune ou le pauvre type qui a traîné cet individu au tribunal, et il le laisse partir après lui avoir imposé une amende de 50$, sans se rendre compte que le serpent valait un million de dollars, etc.

De la même façon, de nombreux juges ne se rendent pas compte des retombées d'un déversement dû à une négligence ou d'un dégazage quelconque, quand les substances rejetées vont polluer par exemple un sanctuaire d'oiseaux ou autre chose. C'est dans ce domaine particulier... Je veux bien admettre qu'il faudrait des tests précis et une certaine collaboration de la part de l'industrie, sinon on ne pourra pas imposer cela dans la loi.

Pensez-vous qu'il serait utile d'imposer un montant minimum pour les amendes? Je vais vous dire pourquoi j'y serais favorable. Je pense que cela inciterait les responsables de l'industrie à exercer un peu plus de pression sur les gens qui ont le contrôle opérationnel des navires et à leur dire :écoutez, si nous nous faisons coincer, nous aurons une amende minimale de 100 000$, et vous comprenez très bien ce que cela veut dire pour le fonctionnement de ce navire dans ces conditions. J'aimerais donc savoir ce que vous pensez d'une manière générale de ces amendes minimales.

M. Hall: Très honnêtement, monsieur Fulton, nous avons une situation parallèle. C'est la même chose pour le pilotage, qui est obligatoire sur le Saint-Laurent. Tout récemment, un pilote s'est endormi, et le navire s'est échoué. Nous avons renvoyé l'officier responsable du navire. Il aurait dû avoir un peu plus de bon sens. Mais l'amende maximale imposée à un pilote est de 1 000$, quoi qu'il puisse faire.

Il y a deux ans, un pilote s'est obstiné à dire qu'il savait ce qu'il faisait, et il a arraché tout le côté d'un navire. La réparation a coûté 5 millions de dollars. Il a été suspendu trois semaines et a dû payer une amende de 1 000$.

M. Fulton: J'ai bien l'impression que nous avons besoin de ces amendes minimales. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hall, monsieur Hunter et monsieur Sirois pour votre exposé.

Nous accueillons maintenant l'Institut canadien des produits pétroliers. M. Bennett est-il là? Je ne crois pas. Voici M. Ford Ralph, vice-président, Logistiques, Petro-Canada, et Robert Vincent, chef, Plan de protection de l'environnement marin.

Merci d'être venus nous rencontrer. Nous attendons votre exposé. Vous avez la parole.

M. Ford Ralph (Institut canadien des produits pétroliers): Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs. L'Institut canadien des produits pétroliers, ICPP, est heureux de présenter le point de vue de ses sociétés membres sur le projet de loi C-121.

[*Text*]

The CPPI was created in 1989 as a non-profit association of Canadian refiners and marketers of petroleum products. Its mission is to serve and represent the petroleum industry with respect to environmental, health, safety, and business issues. CPPI represents major integrated refining and marketing companies such as Chevron Canada, Imperial Oil Limited, Petro-Canada, Shell Canada, and Ultramar, as well as petroleum products marketers such as Canadian Tire Petroleum, Gasland Oil Limited, and Pioneer Petroleum.

The Canadian Petroleum Products Institute is very supportive of Bill C-121 and recommends its passage at the earliest possible moment. In particular, we recognize that Canada needs improved capability to handle major marine oil spills, and we are therefore in accord with proposed section 660.2, which legislates "ships requirements" and "oil handling facilities requirements".

In our submission of November 1989 to the Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, CPPI committed to a five-year, $40 million dollar program to upgrade its existing marine oil spill response capability by strengthening its network of four marine spill equipment response centres, which are Burrard Clean in Vancouver, British Columbia; PIMEC Inc. in Sarnia, Ontario; COPIM St. Lawrence Ltd. in Lévis, Quebec; and PIER Atlantic Ltd. in Dartmouth, Nova Scotia.

CPPI is pleased to state that by the end of this fiscal year the announced upgrading program will have been successfully completed.

In response to the public review panel's report of May 1991, CPPI fully supported the panel's objectives of improving the safety of tanker operations and enhancing Canada's marine oil spill response capability. It also endorsed the majority of the panel's recommendations.

Although CPPI members collectively account for only about 50% of petroleum products shipped by marine transportation in Canada, nevertheless in our response to the Canadian Coast Guard discussion paper in June 1991, CPPI continued to demonstrate its commitment to protecting the marine environment by undertaking the leadership to develop a plan for a private-sector-funded national network of regional marine oil spill response organizations, tied together through support arrangements and a national response association.

Through this proposed network of response organizations, the capability will be developed in both equipment and operational management resources to respond to a marine oil spill of up to 10,000 tonnes anywhere in Canadian waters except the Arctic, which is the responsibility of the Canadian Coast Guard. Indeed, the cascaded cross-regional support available through this plan will provide equipment from Canadian sources with the capacity to respond to spills much larger than the

[*Translation*]

L'Institut canadien des produits pétroliers est une association à but non lucratif qui a été créée en 1989 pour représenter les secteurs du raffinage et de la commercialisation de l'industrie pétrolière dans les domaines de l'environnement, de la santé, de la sécurité et des questions commerciales. L'ICPP représente d'importantes sociétés intégrées qui sont engagées dans des activités de raffinage et de commercialisation comme Chevron Canada, La Pétrolière L'Impériale limitée, Petro-Canada, Shell Canada et Ultramar, ainsi que des sociétés engagées dans la commercialisation de produits pétroliers comme Les Pétroles Canadian Tire, Gasland Oil Limited et Pioneer Petroleum.

L'Institut canadien des produits pétroliers est entièrement d'accord avec le projet de loi C-121 et recommande qu'il soit adopté sans délai. Nous reconnaissons en particulier la nécessité pour le Canada d'améliorer sa capacité d'intervention en cas de déversement important de pétrole en milieu marin. Par conséquent, nous appuyons la disposition 660.2, qui intègre au texte de loi les exigences s'appliquant aux navires et celles s'appliquant aux installations de manipulation du pétrole.

En novembre 1989, dans le mémoire qu'il a soumis au Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin, l'ICPP s'est engagé à investir 40 millions de dollars dans un programme quinquennal visant à améliorer la capacité d'intervention existante en cas de déversement de pétrole en milieu marin dans son réseau national composé de quatre centres d'intervention et dépôts de matériel, soit Burrard Clean, à Vancouver (Colombie-Britannique), PIMEC Inc., à Sarnia (Ontario), COPIM Saint-Laurent limitée, à Lévis (Québec) et PIER Atlantic Ltd., à Dartmouth (Nouvelle-Écosse).

L'ICPP a le plaisir d'annoncer aujourd'hui que d'ici à la fin du présent exercice financier, le programme d'amélioration de ses installations aura été entièrement réalisé avec succès.

Dans sa réponse au rapport du comité d'examen public en mai 1991, l'ICPP a appuyé les objectifs poursuivis par le comité, soit l'amélioration de la sécurité des activités des pétroliers et de la capacité d'intervention du Canada en cas de déversement en milieu marin. L'institut a aussi souscrit à la majorité des recommandations du comité.

Bien que les membres de l'ICPP ne soient ensemble responsables que d'environ 50 p. 100 des produits pétroliers transportés par navire au Canada, l'ICPP, dans sa réponse au document de travail de la Garde côtière canadienne de juin 1991, a continué à démontrer sa volonté de protéger l'environnement marin. Il a alors pris les devants pour mettre au point un plan visant la création d'un réseau national d'organismes d'intervention régionaux en cas de déversement en milieu marin, liés entre par des ententes et par une association nationale d'intervention, et financés par le secteur privé.

Ce réseau d'organismes d'intervention permettrait d'atteindre, tant en matériel qu'en ressources humaines d'encadrement, une capacité d'intervention susceptible de faire face à des déversements de pétrole pouvant atteindre 10 000 tonnes partout dans les eaux canadiennes, sauf dans l'Arctique, qui tombe sous la juridiction de la Garde côtière canadienne. En effet, l'élargissement aux régions et le soutien interrégional proposés dans le plan permettraient de mettre le matériel de

[*Texte*]

10,000-tonne cap. The plan can thus satisfy the recommendations of the Brander-Smith panel that a national capability of a 25,000-tonne response be provided within Canada.

Incidentally, in response to some of the questions earlier on, we estimate that it would take approximately 24 months, after the coast guard has issued all the standards, before industry would have the full 10,000-tonne response capability in place and operational. However, it should be recognized that a considerable proportion of the regional equipment is currently in place through the industry cooperatives.

The only constraint we foresee on the implementation of this plan is the passage of Bill C-121. CPPI created its plan under the direction of its national Marine Environment Protection Plan advisory committee, of which I am chair, and task force, of which Mr. Vincent is leader. The MEPP task force, over the past one and a half years, has consulted widely with other interested parties and has modified its plan to address these parties' concerns.

The MEPP task force has expended almost $1.5 million dollars to complete its plan, and it will be released in the next week or two. This plan meets Canada's marine oil spill response requirements in a practical, effective, sustainable, and affordable manner.

• 1030

CPPI is very supportive of the intent of Bill C-121. It achieves a level playing field by requiring all parties whose activities create a marine oil spill risk to have plans in place to respond to the possible eventuality of a spill.

The passage of Bill C-121 is essential to ensure that Canada's improved response capability is established. Although there has been a significant increase in industry response capability since the public review panel's report, without the legislation no obligation is imposed on the private sector parties to develop the needed response organizations.

In spite of CPPI's support for Bill C-121, there are two sections of the bill that we recommend be amended.

First of all, to do with the fairness and equity provisions, CPPI fully supports the principles of fairness and equity for all parties requiring the services of a response organization. No one should be burdened beyond their fair share of costs. These principles have been reflected in the MEPP plan. The proposed MEPP response organization is committed to the full publication of all fees and tariffs. In addition, the response organizations will be mandated to set fees in order to break even on annual operating and financing costs.

While CPPI can understand the desire of other parties to ensure such principles are enforced through legislation, CPPI believes that it is better to leave this with the private sector to resolve to the satisfaction of all parties.

CPPI's major concern regarding these provisions is that they give the minister the authority to amend the fees of a private-sector-funded and -managed response organization as the minister sees fit. While we assume that the minister would not

[*Traduction*]

toutes les sources canadiennes à la disposition de toutes les parties, et permettraient d'atteindre une capacité dépassant largement les 10 000 tonnes. En ce faisant, le plan donne donc suite aux recommandations du Comité Brander-Smith pour ce qui est de la nécessité de se doter d'une capacité d'intervention de 25 000 tonnes à l'échelle nationale.

Soit dit en passant, en réponse à certaines des questions qui ont été posées tout à l'heure, nous estimons qu'il faudrait environ 24 mois à l'industrie, une fois que la Garde côtière aura émis toutes les normes, pour mettre en place et rendre opérationnelle cette capacité d'intervention de 10 000 tonnes. Il faut cependant souligner qu'une bonne partie du matériel régional est déjà en place dans le cadre des coopératives industrielles.

L'adoption du projet de loi C-121 demeure le seul obstacle à la mise en oeuvre de ce plan. Le plan de l'ICPP a été mis au point sous la direction de son comité consultatif et de son groupe de travail sur le Plan de protection de l'environnement marin, dont je suis président, et du groupe de travail que dirige M. Vincent. Au cours des 18 derniers mois, le groupe de travail du PPEM a mené une vaste consultation auprès des parties intéressées et a modifié son plan pour tenir compte des préoccupations exprimées.

Le groupe de travail du PPEM a dépensé près de 1,5 million de dollars pour préparer son plan, qui sera rendu public d'ici à deux semaines. Le plan répond aux besoins d'intervention du Canada en cas de déversement de pétrole en milieu marin d'une façon efficace, pratique et abordable.

L'ICPP appuie les objectifs poursuivis par le projet de loi C-121. Ce projet traite toutes les parties de façon juste en exigeant des parties dont les activités peuvent entraîner un déversement de pétrole de disposer de plans d'intervention en cas de déversement.

La capacité d'intervention du Canada ne peut être améliorée sans l'adoption du projet de loi C-121. Bien que l'on ait assisté à une amélioration importante de la capacité d'intervention de l'industrie depuis le dépôt du rapport du comité d'examen public, seul un texte de loi peut forcer les intervenants du secteur privé à mettre sur pied les organismes d'intervention qui doivent être créés.

En dépit de son appui au projet de loi C-121, l'ICPP recommande tout de même qu'on modifie deux articles du projet de loi.

Tout d'abord, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'équité, l'ICPP souhaite que toutes les parties ayant recours aux services d'un organisme d'intervention soient traitées de façon juste et équitable. Une répartition équitable des coûts doit s'appliquer à tous. Ces principes sont décrits dans le plan du PPEM. L'organisme d'intervention proposé s'engagera à rendre publics toutes ses cotisations et tous ses tarifs. De plus, les organismes d'intervention auront pour mandat de fixer des cotisations leur permettant de payer leurs frais de financement et leurs dépenses d'exploitation.

L'ICPP comprend que certaines parties souhaitent que ces principes aient force de loi, mais il demeure convaincu qu'il est préférable de s'en remettre au secteur privé pour trouver une solution qui satisfasse toutes les parties.

L'ICPP est surtout préoccupé par le fait que les modifications proposées accordent au ministre le pouvoir de modifier à sa guise les cotisations d'un organisme d'intervention qui est administré et financé par le secteur privé. Bien que nous

[*Text*]

ignore the real cost of a response organization or set aside the response organization's fees and tariffs, CPPI believes it is unnecessary and inappropriate that the minister should have such overriding authority.

CPPI remains of the opinion that the fairness and equity provisions in Bill C-121 are not needed. Should the committee determine, however, that such provisions are required in the bill to protect the rights of other parties, then CPPI would recommend that the provisions be modified to clarify that the regulations would apply only to the cost of registration arrangements required between a response organization and a user and not to the published schedules of tariffs for the use of the response organization's resources in an actual spill. The response organization must have the right to publish its schedule of tariffs so that it can recover the cost of providing and deploying its equipment. Fairness and equity must also apply to those parties prepared to fund and maintain a response organization.

Secondly, advisory council provisions: CPPI supports the concept of an advisory council. Indeed, with the appropriate identification and clarification of roles and responsibilities, the advisory council could be very helpful in developing effective plans and programs that address regional issues.

CPPI is of the opinion that the advisory council should advise on broad strategic issues affecting the development of the Canadian Coast Guard's national and regional contingency plans, such as identifying environmentally sensitive areas or special community and social issues that should be reflected in these plans. We were encouraged by the coast guard's comments in this regard yesterday.

CPPI is concerned, however, that the responsibilities presently identified in Bill C-121 do not focus on those areas where an advisory council could provide real value. For example, the advisory council should not recommend actions but advise the minister; the advisory council should not be involved in operational issues or actual response activities, such as developing response criteria or standards for a response organization; nor should the advisory council be involved in the determination of the fair and equitable fees and tariffs that would be charged by response organizations.

CPPI believes that the immediate passage of this bill is in the public interest. It addresses Canada's real needs respecting improved marine oil spill response and it satisfies the recommendations of the Brander-Smith public review panel report. The bill merits the full support and encouragement of the private sector.

In our view, Canada needs Bill C-121. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Fulton.

[*Translation*]

ne présumions pas que le ministre ferme les yeux sur les frais réels d'un organisme d'intervention ou qu'il rejette les cotisations et les tarifs fixés par un tel organisme, l'institut croit qu'il n'est ni nécessaire ni approprié que le ministre dispose d'un tel droit.

L'ICPP ne croit toujours pas que les dispositions relatives à l'équité que comporte le projet de loi C-121 soient nécessaires. Cependant, si les membres du comité décident que le projet de loi doit comporter de telles dispositions pour protéger les droits des autres parties, alors l'ICPP recommanderait que ces dispositions précisent que la réglementation ne s'applique qu'au coût des accords relatifs à l'enregistrement intervenus entre un organisme d'intervention et un usager, et non aux grilles tarifaires relatives à l'utilisation des ressources d'un organisme d'intervention à l'occasion d'un véritable déversement. L'organisme d'intervention doit avoir le droit de publier sa grille tarifaire pour être en mesure de récupérer les frais découlant de la fourniture et du déploiement de son matériel. L'équité doit aussi s'appliquer aux parties qui sont disposées à financer l'organisme d'intervention et à en assurer l'entretien.

Deuxièmement, en ce qui concerne les dispositions relatives au conseil consultatif, l'ICPP appuie la mise sur pied d'un conseil consultatif. Un tel conseil, qui serait doté d'un mandat précis et dont les rôles et responsabilités seraient clairement définis, pourrait jouer un rôle très utile lorsque viendra le moment de développer des plans et des programmes efficaces pour régler des questions régionales.

L'ICPP est d'avis que le conseil consultatif devrait être consulté sur toute grande question stratégique touchant la préparation des plans d'urgence nationaux et régionaux de la Garde côtière canadienne. Cette consultatif aiderait à définir les endroits ou collectivités vulnérables d'un point de vue environnemental, ainsi que les enjeux sociaux dont ces plans devraient tenir compte. Nous avons trouvé encourageants les commentaires des représentants de la Garde côtière à cet égard hier.

Cependant, l'ICPP s'inquiète du fait que les responsabilités définies dans le projet de loi C-121 ne sont nullement concentrées sur les domaines où un conseil consultatif pourrait vraiment être utile. Par exemple, le conseil consultatif ne devrait pas «recommander» qu'on pose certains gestes, mais il devrait plutôt «conseiller» le ministre à ce sujet; le conseil consultatif ne devrait pas s'engager dans les questions opérationnelles ou dans les activités d'intervention comme la définition des critères d'intervention ou des normes s'appliquant à un organisme d'intervention; et le conseil consultatif ne devrait pas non plus contribuer à fixer les cotisations ou tarifs «justes et équitables» qu'imposerait un organisme d'intervention.

L'ICPP est d'avis que le projet de loi C-121 doit être adopté sans délai. Il répond non seulement aux besoins du Canada en améliorant sa capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin, mais il donne suite aux recommandations mises de l'avant dans le rapport du Comité d'examen public Brander-Smith. Ce projet de loi mérite l'appui plein et entier du secteur privé.

À notre avis, le Canada a besoin du projet de loi C-121. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Fulton.

[*Texte*]

Mr. Fulton: One of the first things I'd like to cover is that shadow area, that 24 months that you added on page 2 following some questions from earlier today. Can you tell us what the situation is right now? Obviously an awful lot of the contracted tonnage that's moving is dealing with an onshore response contractor. So there's obviously equipment in a variety of locations on the Great Lakes and some on the east coast and some on the west coast. The threshold you're talking about is the 25,000-tonne operational spill response. Where are the holes? How is the funding going to work?

• 1035

One of the things the committee would really like to get hold of is how... We understand the fees now. All the vessels are going to have this $300 or $600 registration fee. But in terms of the actual outlay of tariff, what I understand may be 37¢ a tonne or something, how is that going to be applied? In terms of the individual contractors, the on-land response equipment providers, how will that tariff provide them with the necessary front-end cashloading, even during that 24-month period, to have sufficient equipment on site? I think members of this committee understand how this equipment can be cascaded to one location, how it can be moved on aircraft and in other ways to get it to the site of a spill, but perhaps you could give us a tighter fix on how you see it working and whether this committee should be overly concerned about this 24-month shadow, keeping in mind that we've already had a 31-month shadow because, in effect, there's been no major acquisition of contingency spill clean-up equipment, either by the coast guard or by industry, in the last 31 months—nothing big—since the Brander-Smith report was presented to Parliament.

Mr. Ralph: Thank you, Mr. Fulton. That is quite an extensive question. I'll do my best to answer it as succinctly as possible.

As I mentioned in our brief, in place now are four quite significant regional response organizations that cover the major marine trading areas of Canada. In general, they have capabilities to respond to spills of approximately 1,500 tonnes. As I believe the committee is aware, according to my information, approximately 99% of spills worldwide and also in Canada are of less than 1,000 tonnes. So I believe Canada has a very good existing capability to handle those types of spills.

Canada also has access, through individual industry members, to international equipment cooperatives such as Oil Spill Response Limited, OSRL, in Southampton, England, which has up to a 60,000-tonne response capability on a stand-by basis and also has aircraft available to deploy that capability. In addition, with regard to the industry, I don't think it's entirely fair to say that not much has happened in the last 31 or 39 months, in that industry has strengthened the capability of the existing cooperatives, as I mentioned. By the end of this year we'll have invested $40 million in these cooperatives.

As to the shadow period, if you will, in terms of 24 months to bring into place a full capability to deal with 10,000-tonne responses, the CPPI is prepared to take the leadership and to provide the financing to put the increased capability in place.

[*Traduction*]

M. Fulton: J'aimerais tout d'abord parler de cette zone grise, ces 24 mois que vous avez ajoutés à la page 2 à la suite de certaines questions posées tout à l'heure. Pouvez-vous nous dire où nous en sommes à ce sujet? Une énorme partie du tonnage transporté relève d'un organisme d'intervention côtier. Il y a donc manifestement du matériel à divers endroits au bord des Grands Lacs, sur la côte Est et aussi sur la côte Ouest. Vous parlez d'un seuil de 25 000 tonnes pour les interventions en cas de déversement. Où sont les trous? Comment le financement va-t-il fonctionner?

Le comité comprend maintenant la question des cotisations. Tous les navires devront verser ces 300 ou 600 dollars de cotisation. Mais comment le tarif, qui devrait être, si je comprends bien, de 37c. par tonne, va-t-il s'appliquer? Comment ce tarif va-t-il permettre aux gens qui fournissent du matériel d'intervention à terre d'avoir les fonds de démarrage nécessaires, même durant cette période de 24 mois, pour avoir sur place le matériel voulu? Les membres du comité comprennent bien qu'on peut amener tout ce matériel à un endroit particulier, qu'on peut le transporter par avion ou autrement jusqu'au site d'un déversement, mais vous pourriez peut-être nous expliquer un peu mieux comment vous pensez que cela fonctionnera et si cette période grise de 24 mois doit nous inquiéter, étant donné que nous avons déjà eu une période grise de 31 mois parce qu'il n'y a pas eu d'acquisition importante de matériel de nettoyage des déversements de la part de la Garde côtière ou de l'industrie au cours des 31 derniers mois, rien d'important, depuis la présentation du rapport Brander-Smith au Parlement.

M. Ralph: Merci, monsieur Fulton. C'est une longue question et je vais essayer d'y répondre le plus succinctement possible.

Comme nous le disons dans notre mémoire, quatre grandes organisations d'intervention régionales couvrent actuellement les grands secteurs du commerce maritime au Canada. Ces quatre centres peuvent intervenir sur des déversements d'environ 1 500 tonnes. Comme le comité le sait, d'après mes renseignements, environ 99 p. 100 des déversements dans le monde entier et au Canada sont inférieurs à 1 000 tonnes. Je pense que le Canada est donc bien équipé actuellement pour faire face à ce genre de déversements.

Le Canada a aussi accès, par l'intermédiaire de divers membres de l'industrie, à des coopératives de matériel internationales telles que «Oil Spill Response Limited», OSRL, à Southampton, en Angleterre, qui dispose d'une capacité d'intervention de 60 000 tonnes prête à être déployée ainsi que d'un avion permettant ce déploiement. En outre, pour ce qui concerne l'industrie, je pense qu'il n'est pas vraiment juste de dire qu'il ne s'est pas passé grand-chose depuis les 31 ou 39 derniers mois, car l'industrie a renforcé les capacités des coopératives existantes, comme je l'ai dit. D'ici la fin de l'année, nous aurons investi 40 millions de dollars dans ces coopératives.

En ce qui concerne cette zone grise comme vous l'appelez de 24 mois pour mettre en place une capacité complète d'intervention sur des déversements de 10 000 tonnes, l'ICPP est prêt à prendre l'initiative et à financer la mise en place de cette

[*Text*]

The net plan, though, allows for participation of other parties as equity members and we would certainly most welcome that. But should other equity participants not come forward, we are prepared to finance this expansion.

Mr. Fulton: So CPPI, then, would direct fund the existing on-land response capacity, is that right?

Mr. Ralph: That's correct.

Mr. Fulton: As you know, the Brander-Smith panel made a recommendation that would now be over $2 a tonne. The old 15¢ a tonne that went into the $200 million fund, as you know, was shut down years ago and it's just been growing interest, although, as we all know, it was subsequently removed and pumped over into general revenue and spent.

But setting that aside for a moment, if that fund had carried on at the rate it was extending, the rate would be at about 35¢ or 36¢ per tonne now. Are you telling the committee that the way the funding would go is that it would come directly from CPPI to the on-site response contractors? They would increase their inventory of a boom capacity in lickers, slickers and clean-up equipment rather than any tariff being applied to per tonne movement in internal Canadian fresh or salt waters.

• 1040

Mr. Ralph: That is correct to a point. I'd like to clarify this. The industry is prepared to finance the capital expenditures. There will be ongoing operational expenses involved in this organization. Our rough estimate of this is that the capital and financial carrying costs of this organization would be in the order of $20 million per year. Those expenses would have to be covered.

Those expenses would be covered, first of all, by registration fees from ships and from onshore terminal receipt facilities. They would also be recovered by bulk oil tariffs that the shippers would in fact pay on a tonnage basis for the oil cargoes shipped within Canada. In fact, we estimate the bulk oil movements would pay for in the order of $16.5 million or so of the $20 million in annual operating costs. First of all, the industry would take on the capital front end of this and the industry would pick up by far the great majority of the operating expenses of the response corporations.

Mr. Fulton: I think that helps to answer it, but I wanted to get clear in my mind that there's not going to be a user route-related tariff. For example, there are the really heavily used routes, such as off Placentia Bay, there are the heavily used routes on the Great Lakes, and then there are the somewhat less used routes. . .where I come from, the Vancouver to Prince Rupert route is not exactly one that has tankers plying it on an hourly basis.

If you were actually to apply the costs of having an on-site contractor capable of handling a 10,000-tonne spill out of Prince Rupert, you would really nail those who were in fact moving rather small volumes of oil on those kinds of routes. It's good to know it's not your traditional level playing field. Some other concepts have been put in place here to deal with those less-used but, in some cases, higher-risk routes.

[*Translation*]

capacité accrue. Toutefois, le plan prévoit la participation d'autres actionnaires, et nous y sommes tout à fait favorables. Toutefois, si des candidats à cette participation ne se présentent pas, nous sommes prêts à financer cette expansion.

M. Fulton: L'ICPP financerait donc directement la capacité d'intervention existante à terre, n'est-ce pas?

M. Ralph: C'est exact.

M. Fulton: Comme vous le savez, le comité Brander-Smith a recommandé un montant dépassant les deux dollars la tonne. On a fermé il y a des années le fonds de 200 millions de dollars alimenté à raison de 15 cents la tonne, et cet argent n'a fait qu'accumuler de l'intérêt quoique nous sachions tous très bien qu'il a ensuite été versé au Trésor et dépensé.

Mais laissons cela de côté un instant. Si ce fonds avait été maintenu à son rythme de progression, le taux serait d'environ 35 ou 36 cents par tonne actuellement. D'après ce que vous nous dites, ce financement irait directement de l'ICPP aux centres d'intervention? Ils développeraient leur stock de barrages flottants et de matériel de nettoyage, et on n'imposerait pas un tarif par tonne transportée dans les eaux internes ou côtières du Canada.

M. Ralph: C'est vrai jusqu'à un certain point. J'aimerais préciser cela. L'industrie est prête à financer les investissements. Cette organisation va entraîner des frais d'exploitation. Nous estimons grosso modo que les frais d'investissement et d'entretien de cette organisation seront de l'ordre de 20 millions de dollars par an. Il faudra couvrir ces dépenses.

Elles seront couvertes tout d'abord par les cotisations des navires et des terminaux côtiers. Elles proviendront aussi des droits sur le pétrole en vrac payés par les expéditeurs pour chaque tonne de pétrole transportée au Canada. Nous pensons en fait que ce transport de pétrole en vrac nous permettrait de couvrir environ 16,5 millions de dollars sur ce total de 20 millions de frais d'exploitation. Donc, l'industrie assumerait l'investissement de départ et couvrirait la plus grande partie des frais d'exploitation des sociétés d'intervention.

M. Fulton: Voilà qui éclaire un peu les choses, mais je voulais m'assurer qu'il n'y aurait pas de tarif lié à l'itinéraire suivi par l'utilisateur. Par exemple, il y a des routes très chargées, comme au large de la Baie de Placentia, il y a des routes très chargées sur les Grands Lacs et il y a d'autres itinéraires nettement moins chargés. . .dans la région d'où je viens il n'y a pas d'embouteillage de pétroliers sur la route de Vancouver à Prince Rupert.

Si vous faisiez payer directement aux utilisateurs à Prince Rupert le coût d'une entreprise capable d'intervenir sur 10 000 tonnes, vous pénaliseriez des gens qui transportent des volumes assez restreints sur ce genre d'itinéraire. Je suis heureux de constater que ce n'est pas le nivellement habituel ici. On a prévu des dispositifs particuliers pour les routes moins fréquentées, mais qui présentent dans certains cas des risques plus élevés.

[*Texte*]

Mr. Ralph: There has been an extensive consultation process, and the CPPI has been most aware of the concerns of the shipping companies, for example. We have done our best, through our proposals, to ensure that the fair and equity concepts would be applied here. The cargo owners would bear the vast burden of the expenses of this organization.

Mr. Fulton: On floor fines and thresholds that could be met, we know there are already some examples in the Criminal Code we can use. It seems to me that if we had a grouping of incompetence, negligence, carelessness and impairment and certain thresholds in relation to accidents that occurred... Floor fines, where they've been used in other jurisdictions—and I won't cover them again as I think you were here when I spoke about them earlier this morning—have demonstrated an efficacy in those who might allow themselves to fall into one of those categories. It also gives some push within the court system to recognize the impact of what some forms of negligence, carelessness, or impairment can cause.

Quite often courts are unaware of what all these impacts are and quite often the Crown doesn't bother to outline what the real impacts are. I'm just interested in whether or not you think they could assist generically in reducing...because you're quite correct, over 90% of the accidents worldwide don't come from a gigantic tanker running up on a rock. They are in fact caused by carelessness, impairment and negligence and are usually quite small.

Mr. Ralph: We would have some concerns regarding floor fines for two or three reasons. It seems to us that a judge should have the discretion to examine the individual circumstances of a spill and make his determination accordingly, because each one is indeed unique. Also, there are provisions in the bill for the fines to increase substantially and we would expect that should act in itself as an increased deterrent.

• 1045

Finally, it seems to me there is the possibility that floor fines could indeed be counterproductive as spillers could potentially be more reluctant to report spills if they were subject to minimum fines. We believe all spills should be reported and dealt with.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I just have a quick question to start with. I was pleased with your appearance here today and with the detail of your submission. In terms of the consultation process, do you feel the process has been adequate and that the process followed has been useful to the industry and to the cause at hand?

Mr. Ralph: I'm really pleased to comment on that. I must admit we entered into the consultation process with some trepidation because we anticipated it would be extensive exercise. In retrospect, that was the case. As was mentioned earlier, I believe there were over 13 days of consultations involving, I think in some cases, up to 50 parties. Quite frankly, I am delighted with the results.

[*Traduction*]

M. Ralph: Il y a eu des consultations approfondies et l'ICPP est profondément sensible aux préoccupations des compagnies de transport par exemple. Nous avons fait de notre mieux dans nos propositions pour appliquer ici les principes d'équité. Ce sont les propriétaires des marchandises transportées qui assumeraient le plus gros des frais de cette organisation.

M. Fulton: Pour ce qui est des amendes et des seuils, il y a déjà dans le Code criminel des exemples dont on pourrait s'inspirer. Dans le cas où l'on a en même temps incompétence, négligence et facultés affaiblies, si l'on a des seuils pour les accidents qui se produisent... Les amendes minimales telles qu'on les utilise dans d'autres domaines, et je ne vais pas revenir là-dessus car je pense que vous étiez là quand j'en ai parlé ce matin, se sont révélées efficaces à l'égard des gens qui se placent dans ce genre de situation. Cela a permis aussi dans une certaine mesure aux tribunaux de reconnaître les répercussions entraînées par certaines formes de négligence ou d'incapacité.

Très souvent, les tribunaux ne se rendent pas compte de ces retombées et très souvent aussi la Couronne ne prend pas la peine de vraiment les expliquer. Je me demande si vous pensez que ces amendes pourraient être globalement utiles...car vous avez raison, plus 90 p. 100 des accidents à travers le monde n'ont rien à voir avec les super-pétroliers qui s'éventrent sur un rocher, mais sont dûs à de la négligence, à une incapacité quelconque et sont généralement très mineurs.

M. Ralph: Nous avons quelques objections aux amendes minimales pour deux ou trois raisons. Nous pensons qu'un juge devrait pouvoir à sa discrétion évaluer les circonstances d'un déversement et se prononcer en conséquence, car chaque cas est unique. Le projet de loi prévoit aussi une augmentation substantielle des amendes et nous pensons que cela renforcera la dissuasion.

Enfin, je crois que les amendes minimales risqueraient d'avoir l'effet inverse de celui qui serait recherché car les pollueurs pourraient être réticents à signaler des déversements s'ils avaient la certitude qu'on leur imposera une amende minimale. À notre avis, il faudrait que tous les déversements soient signalés pour qu'on puisse intervenir.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Je voudrais commencer par une petite question. Je suis heureux que vous soyez venus nous rencontrer et j'ai apprécié votre exposé. Pensez-vous que les consultations ont été satisfaisantes et qu'elles ont bien servi l'industrie et la cause que nous poursuivons?

M. Ralph: Je suis très heureux que vous me posiez cette question. Je dois reconnaître que nous étions un peu inquiets au départ car nous pensions que ces consultations seraient très longues. En y repensant, nous avions raison. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, je crois qu'il y a eu plus de 13 jours de consultations auxquelles ont participé dans certains cas jusqu'à 50 intervenants. Franchement, je suis enchanté des résultats.

[*Text*]

From the CPPI perspective, it gave us a tremendous opportunity to hear some of the concerns of the interested parties, to have a complete understanding of what the coast guard was looking for by way of standards and to air all these. I think the quality of the private industry response plan has been very substantially enhanced as a result of the consultation process. At this point, in retrospect, to me it was entirely worthwhile.

Mr. Wilbee (Delta): In your discussion of advisory council provisions, the second paragraph from the bottom says that the advisory council should not recommend actions but advise the minister. Why do you have trouble with their making recommendations?

Mr. Ralph: In our view—and this also bears back on the consultation process—the advisory council might not have the expertise to provide technically sound recommendations. The consultation process got into a very high level of detail in terms of equipment capability, response times and so forth. In our view, the notion of recommendation puts a much greater onus on the minister to implement the proposals of the council. It's our belief the minister has the technical capability and advice available to himself or herself through the coast guard.

Mr. Wilbee: In your next paragraph, you say that the advisory council should not be involved in operational issues. I guess my first question would be why you are concerned about another level of bureaucracy that is involved. What do you see as a chain of command? We all know the important thing in emergencies is to respond quickly. Are you saying this would delay the response complicating it?

Mr. Ralph: Thank you for the question. No, The response organization has to be a fire hall. There's an incident, you push the fire alarm bell and you go and respond. As I understand it, the advisory council would certainly not be involved in any specific responses unless it was after the fact by way of critique.

The reason we're suggesting it not be involved in operational issues goes back to my previous response that we would have a concern about the technical expertise being there. If the guidelines themselves need to be adjusted, it's our belief a consultation process such as we have gone through again, but hopefully less time-consuming and more focused, would be most effective.

• 1050

Mr. Wilbee: Are you saying that there should be a very clear chain of command, that the advisory council is off to the side, that it is brought in for further advice and in no way is involved with the operation of the whole thing?

Mr. Ralph: Yes.

Mr. Wilbee: Then in your next paragraph, on page 5 of your brief, it says: "Nor should the Advisory Council be involved in the determination of the "fair and equitable" fees and tariffs". Again, I understand these would be experts from the field. If they should not be involved in advising on the fees, is it the users themselves who should be setting those fees? Who is it? In your "fair and equitable" you go into some discussion of that. Who is going to be the referee in these things?

[*Translation*]

De notre point de vue, cela a été une occasion en or d'entendre les préoccupations des diverses parties intéressées, de comprendre parfaitement ce que recherchait la Garde côtière en matière de normes, et de parler de tout cela. Je crois que ces consultations ont permis d'améliorer considérablement le plan d'intervention de l'industrie privée. En y repensant, je crois que cet exercice a été extrêmement utile.

M. Wilbee (Delta): Quand vous parlez des dispositions relatives au conseil consultatif dans votre mémoire, à l'avant-dernier paragraphe, vous dites que le conseil consultatif ne devrait pas recommander qu'on pose certains gestes, mais conseiller le ministre. Pourquoi ces recommandations vous gêneraient-elles?

M. Ralph: À notre avis, et cela nous renvoie encore une fois au processus de consultations, le conseil consultatif n'aurait peut-être pas l'expertise voulue pour formuler des recommandations techniquement valables. Au cours des consultations, il y a eu des discussions très poussées sur les capacités du matériel, les temps d'intervention, etc. À notre avis, la notion de recommandation force plus le ministre à appliquer les propositions du conseil, or nous estimons que le ministre dispose de la capacité technique et des conseils nécessaires par le biais de la Garde côtière.

M. Wilbee: Au paragraphe suivant, vous dites que le conseil consultatif ne devrait pas s'engager dans les questions opérationnelles. Je voudrais donc commencer par vous demander si ce qui vous inquiète, c'est la mise en place d'un niveau de bureaucratie supplémentaire. Comment voyez-vous la chaîne de commandement? Nous savons que ce qui est important en cas d'urgence, c'est d'intervenir rapidement. Vous pensez que cela retarderait cette intervention?

M. Ralph: Je vous remercie de cette question. L'organisme d'intervention doit fonctionner comme une caserne de pompiers. Dès qu'un incident se produit, on sonne l'alarme et on intervient. D'après ce que je crois comprendre, le conseil consultatif ne participerait pas directement aux interventions, sauf après, sous forme de critique.

Si nous disons que le conseil ne devrait pas s'occuper de questions opérationnelles, c'est, comme je l'ai dit dans ma précédente réponse, pour des questions d'expertise technique. S'il faut réajuster les lignes directrices, nous pensons que la meilleure façon de le faire serait de tenir des consultations comme celles que nous avons eues, de préférence plus spécifiques et moins longues.

M. Wilbee: Faut-il conclure de vos propos que vous êtes favorable à une chaîne de commandement très claire? Selon vous, le conseil consultatif doit s'en tenir à conseiller le ministre et ne devrait pas prendre des initiatives d'ordre opérationnel, n'est-ce pas?

M. Ralph: Oui.

M. Wilbee: À la dernière page de votre mémoire, on lit cependant ceci: «Le conseil consultatif ne devrait pas non plus contribuer à fixer les cotisations ou tarifs «justes et équitables». Vous recommandez donc que ce soit des spécialistes du domaine qui le fassent. À votre avis, est-ce les usagers plutôt que le conseil qui devraient établir les cotisations «justes et équitables» dont vous parlez? Qui doit jouer le rôle d'arbitre?

[*Texte*]

Mr. Ralph: We have concerns here that some of the individuals involved in the advisory council may well be users of the service of the response organizations, and there is a potential here for conflict of interest. Given that the response organizations are private sector funded, and we have committed that their fees would be transparent and published and that these organizations would operate on a break-even basis, we believe that already provides some safeguards. Nobody is in this to make an exorbitant profit. That's not the intent at all.

Also, should certain parties such as shipowners feel that the registration fees are excessive, they would have the capability, as would anybody, to go into the response organization business, set up their own response organization and compete with the response organizations we are proposing to establish. There are, we think, both checks and balances, and there is visibility in terms of the fees. Also, as I say, these organizations are set to be established to break even.

Mr. Belsher: Thank you, gentlemen, for appearing this morning. I am very interested in your remarks on the advisory councils and in your recommendation that the advisory council should not recommend actions, but should advise the minister.

I think there is a lot of merit in that, that it should be advice to the minister, and I think you've hit upon a very good point there.

Coming to another part, though, what is going to be your biggest challenge in setting up a national private sector response organization?

Mr. Robert Vincent (Canadian Petroleum Products Institute): I think one of the biggest challenges is not just putting the hardware in place; you have to have an operational management team trained and ready to go. You can throw all sorts of equipment at the problem, but unless you have knowledgeable people available, you are wasting your time. That is the big challenge: we have to have a very significant operational management capability in place to deploy the equipment when we have it.

In our net plan, the full-time operational management staff of these organizations will be over 50 people, together with hundreds of trained contract resources in the various regions. Through training sessions, there will be exercises on a regular basis to make sure that when the shoe drops, everybody is prepared to go, that they know their jobs, they know how to do them, they know the effective way to respond. That is a big issue.

Just on that 24 months, in putting that together, this is one of the reasons it is going to take that amount of time before we are totally effective. We have to get all this training and exercise. Also, it is not just that you snap your fingers, one day you haven't anything and the next day you do; it is a gradual ramp up.

There is a wide variety of pieces of equipment as well. Some have very fast delivery. Others, such as very large, unsheltered-water, large-containment barges, are going to take longer deliveries, and that is where some of this timing comes in.

We are starting off with a significant capability in place now. We will ramp up some of the stuff very quickly. But that tail end of the long-delivery items and the final training of all the people really set the 24-month timeframe.

[*Traduction*]

M. Ralph: Nous craignons que certains membres du conseil consultatif soient aussi des usagers des services des organismes d'intervention et que cela puisse donner lieu à des conflits d'intérêts. Certaines mesures ont déjà été prises pour éviter que cela ne se produise. Les organismes d'intervention doivent notamment publier leurs tarifs, lesquels doivent simplement leur permettre de recouvrer leurs coûts. L'objectif n'est pas de permettre à ces organismes de faire d'énormes profits.

Enfin, les armateurs qui estimeraient que les cotisations exigées par les organismes d'intervention sont trop élevées, pourraient toujours leur faire concurrence en créant eux-mêmes un organisme d'intervention. On a donc prévu certaines mesures de sauvegarde comme la transparence des tarifs. Ces organismes doivent aussi simplement rentrer dans leurs frais.

M. Belsher: Je vous remercie, messieurs, de comparaître devant nous ce matin. Votre recommandation selon laquelle le conseil consultatif devrait éviter de recommander certaines mesures, et plutôt s'en tenir à conseiller le ministre a retenu mon attention.

Je crois que c'est une bonne idée, et que vous avez mis le doigt sur un point important.

À votre avis, quel sera le plus important défi qu'il faudra relever pour créer un organisme d'intervention national privé?

M. Robert Vincent (Institut canadien des produits pétroliers): À mon avis, le plus grand défi, ce ne sera pas de rassembler l'équipement nécessaire, mais de former une équipe de gestion opérationnelle. On pourra avoir le meilleur équipement au monde, mais ce sera peine perdue, si nous manquons de personnel qualifié. Voilà le plus grand défi qui se pose à nous: comment trouver l'équipe de gestion opérationnelle voulue pour exploiter cet équipement.

Nous avons prévu que l'équipe de gestion opérationnelle de ces organismes compterait 50 personnes, et qu'elle ferait appel au besoin à des centaines de contractuels dans les régions. On a aussi prévu des séances de formation et d'entraînement afin de s'assurer que le personnel d'intervention connaisse bien ce qu'on attend de lui lorsqu'on fera appel à ses services. Voilà le coeur du problème.

Voilà il nous faudra 24 mois pour que nous soyons totalement opérationnels, et que nous dispensions la formation et l'entraînement voulus. Un organisme d'intervention ne peut pas devenir opérationnel du jour au lendemain. Cela prend un certain temps.

Il faudra aussi acquérir tout un éventail de pièces d'équipement. Dans certains cas, les délais de livraison sont très courts, mais dans d'autres, comme pour les très grandes péniches dont on se sert pour contenir les déversements dans les eaux non protégées, ils sont très longs.

Nous ne partons pas évidemment de zéro. Nous possédons déjà beaucoup d'équipement, et nous pourrons acquérir celui qu'il nous manque assez rapidement. Il nous faudra cependant 24 mois pour rassembler les pièces d'équipement pour lesquelles les délais de livraison sont plus longs et pour former convenablement notre personnel.

[*Text*]

Mr. Belsher: I won't presume what your answer will be, but in general from the CPPI's standpoint, is the framework outlined here in Bill C-121 a workable framework?

• 1055

Mr. Ralph: My answer is yes, and we support this bill.

Mrs. Catterall: You just talked about the difficulty of setting up the organization: the system, the training, the contractors, the meshing all of this, and that seems somewhat in contradiction to your earlier comment that anybody who didn't like the price you were charging could go out and set up a competitive organization and the market would determine what's a fair rate to charge for your services. I think you probably know that's unrealistic and probably undesirable. So in fact we don't have, and couldn't have, a competitive marketplace in terms of the shipowners buying that service. Do you disagree with that?

Mr. Ralph: I certainly think it's undesirable, and we have gone to great pains in working out our plan and looking at the fees to ensure that they are quite reasonable. In our financial analysis, for example, that we've just completed, we have assumed here that the registration fees would be in the order of $300, which we don't think is exorbitant. Unfortunately you were out when we were talking earlier, but I did make the point that of the about $20 million in annual operating costs of this organization, the bulk oil shippers would be, through a tariff, paying in the order of $16.5 million of that. So the real financial responsibility here is in fact going to fall on the shippers, the cargo owners.

Mrs. Catterall: Okay. But having conceded that the only practical and desirable situation is the single-source supplier, then how do you suggest that the fairness of the costs be assured?

Mr. Vincent: Could I respond to that question and try to deal with a couple of aspects. First, the bill provides that a potential polluter, shipowner or whatever has to have a response capability or an arrangement with a response organization up to the level of risk that he brings to the situation. And in the case of a dry cargo vessel, of course, he doesn't need 10,000-tonne response capability. As Mr. Hunter pointed out earlier on, most dry cargo vessels are dealing with something in the order of 500 tonnes of fuel, so they don't have to create a 10,000-tonne response organization. If they wanted to do it for themselves to look after their own interests, they would create a response capability of 500 tonnes, which is a much different kettle of fish.

Now, when we look at our provisional plan, which is putting in a capability to deal with all from a minimal spill right up to the 10,000 tonnes, and indeed cascading across regions to meet the 25,000-tonne Brander-Smith suggested capital, we look at who contributes to those major requirements. Of course that is, as Mr. Ford said, from the bulk cargo, the tanker vessel. So in dealing with the fairness and equity, one has to look at the level of risk that each party brings to the picture and the level of resources they would use out of this single-response network to respond to their risk. So if we're dealing with a 500-tonne dry cargo vessel, it's obviously not fair to charge him the same ratio on a 10,000-tonne response capability because he doesn't need it.

[*Translation*]

M. Belsher: L'ICPP est-il d'avis que le projet de loi C-121 propose un mécanisme réalisable?

M. Ralph: C'est l'avis de l'association, et nous appuyons le projet de loi.

Mme Catterall: Vous venez d'aborder les problèmes que posera la création d'un organisme d'intervention: le système, la formation, les entrepreneurs, et la coordination de toutes les activités d'intervention. Tout cela semble cependant contredire le défi que vous avez lancé à ceux qui n'aimeraient pas les prix que vous demandez de constituer leur propre organisme d'intervention puisqu'alors les prix seraient fixés par le marché. Vous savez probablement que ce serait irréaliste et sans doute non souhaitable. Il n'y a pas, et il ne pourrait y avoir, de concurrence dans ce domaine. N'êtes-vous pas de cet avis?

M. Ralph: Je crois qu'il ne serait pas souhaitable que cette concurrence existe, et nous nous sommes donnés beaucoup de mal pour nous assurer que notre plan et nos tarifs sont raisonnables. L'analyse financière que nous venons de terminer fixe les cotisations à 300$, ce qui ne nous semble pas une somme exorbitante. Vous n'étiez malheureusement pas dans la salle lorsque j'ai abordé cette question, mais j'ai fait remarquer que sur les 20 millions de dollars qui seront nécessaires pour couvrir les frais d'exploitation annuels de cet organisme, 16,5 millions de dollars proviendront des cotisations versées par les transporteurs de pétrole en vrac. Ce seront donc les armateurs eux-mêmes qui paieront surtout la note.

Mme Catterall: Très bien. Si vous admettez que la concurrence n'est pas vraiment souhaitable ni possible dans ce domaine, comment proposez-vous d'assurer des coûts raisonnables?

M. Vincent: Permettez-moi de répondre à cette question. Le projet de loi prévoit d'abord que tout pollueur éventuel ou armateur doit être en mesure de faire face à un déversement pétrolier ou doit avoir conclu à cet égard une entente avec un organisme d'intervention jusqu'à concurrence du niveau de risque qu'il pose. Un transporteur de marchandises sèches n'aura évidemment pas à faire face à un déversement de 10 000 tonnes de pétrole. Comme M. Hunter l'a fait remarquer plus tôt, la plupart des transporteurs de marchandises sèches transportent environ 500 tonnes de carburant seulement. Pour répondre à leurs besoins, ils n'auraient qu'à créer un organisme d'intervention pouvant faire face à des déversements de 500 tonnes. C'est une tout autre affaire.

Notre plan provisoire fixe notre capacité d'intervention à 10 000 tonnes au maximum, et même, avec l'apport des régions, à 25 000 tonnes, soit la capacité recommandée par Brander-Smith. Comme M. Ford l'a souligné, ce sont les pétroliers qui sont visés. Pour être juste, il faut donc évaluer le risque que pose chaque transporteur ainsi que les ressources qu'il faudrait affecter au nettoyage d'un déversement qui leur serait attribuable. Il serait donc injuste de fixer au transporteur de marchandises sèches qui ne transporte que 500 tonnes de carburant le même tarif qu'au pétrolier de 10 000 tonnes.

[*Texte*]

Really, when we went through all of this consultation with the industry on how to address these things, if you tried to get every fair and equitable factor identified and reflected in these fee structures you'd need a computer going forever to try to work it out, because every case is so different. And you have to come down to a point where we ended up in our industry consultation, saying we have to keep it simple. That's what led us to say that the dry cargo vessels in effect contribute and require somewhere between 5% to 10% of the total response organization costs, and therefore they shouldn't pay anything more. When you get down to that, we said the simplest thing is to put in an annual registration fee and then they don't pay another penny unless they have a spill, and then they pay on the basis of public tariffs. It's the oil cargo vessels, through their tariffs, that would pick up the rest of the cost, the $16 million plus per year of operating and financing cost.

[*Traduction*]

Nous avons consulté longuement l'industrie sur cette question, et nous avons conclu que même avec l'aide de l'ordinateur le plus perfectionné, il serait impossible d'établir un barème des tarifs qui reflète exactement la situation de chaque transporteur. Nous avons décidé d'opter pour la simplicité. Nous avons conclu que les transporteurs de marchandises sèches n'auront jamais besoin de plus de 5 à 10 p. 100 des ressources totales de l'organisme d'intervention, et que les tarifs qu'on peut exiger d'eux ne peuvent être en aucun cas plus élevés. Nous avons finalement conclu que le plus simple serait de fixer une cotisation annuelle. Rien d'autre ne serait exigé des transporteurs de marchandises sèches à moins qu'ils ne causent un déversement, et à ce moment-là, la somme à verser serait calculée en fonction des tarifs publics. Ce serait les pétroliers, dont les cotisations représenteraient plus de 16 millions de dollars par année, qui assumeraient la majeure partie des frais d'exploitation de l'organisme d'intervention.

• 1100

Mrs. Catterall: That wasn't the question. The question was this—if you don't want the minister overseeing and ensuring that the charges are fair, then how do you propose that it be done in what is essentially a monopoly situation?

Mme Catterall: Vous n'avez pas répondu à ma question. Si vous ne voulez pas que le ministre prenne des mesures pour s'assurer que les tarifs sont équitables, comment proposez-vous qu'on le fasse puisqu'il s'agira d'un monopole?

Mr. Vincent: It is not a monopoly, and this bill does not create a monopoly; it simply says that everybody has to have the capability of responding one way or the other to the risk that he brings to the table. Nobody is forced to deal with a monopoly, and indeed it will not be a monopoly. There are other smaller organizations out there right now, and our plan says we don't want to duplicate that, we want to have mutual aid agreements with these people so that we can use their resources and they can use ours. Anyone who has to meet these requirements. . .if he's not satisfied with the fees charged he can create his own, if that's a more effective way to do so.

M. Vincent: Il ne s'agit pas d'un monopole, et ce projet de loi ne crée pas de monopole. Il ne fait qu'obliger les transporteurs à prendre les mesures qui s'imposent pour faire face aux risques de déversement. Personne n'a à traiter avec un monopole, et ce ne sera d'ailleurs pas un monopole. Il existe déjà de petits organismes d'intervention, et nous prévoyons conclure avec eux des accords d'entraide pour que nous puissions avoir accès à leurs ressources, et eux, aux nôtres. Ceux à qui nos tarifs déplairaient peuvent, s'ils sont en mesure de le faire, créer leur propre organisme d'intervention.

As Mr. Ralph said, we also intend to publish our tariff structures. We are working on a break-even basis and all of the costs of the organization will be transparent and people will see that it's fair and equitable.

Comme M. Ralph l'a dit, nous comptons publier notre barème de tarifs. Nous prévoyons simplement recouvrer nos coûts, et comme nos tarifs seront publics, les gens pourront se rendre compte qu'ils sont équitables.

Mrs. Catterall: You haven't convinced me because you said two contradictory things. If you want to add to what you said in the testimony, I'd be happy to hear it.

Mme Catterall: Vous ne m'avez pas convaincue car vous avez fait deux affirmations contradictoires. Si vous voulez ajouter quoi que ce soit à votre témoignage par la suite, j'en prendrai bonne note.

One other recommendation in the Brander-Smith report was a $2 per tonne levy, and one of the things that would have gone toward was the development of spills response technology. How does or doesn't this bill deal with spills response technology, generally? Obviously the limit to protecting the environment is the technology available to do clean-up operations. Can you tell me where that stands and what measures are, could be or should be place? What is happening with respect to moving that technology forward?

Le rapport Brander-Smith a aussi recommandé de fixer un prélèvement de 2$ la tonne dans le but notamment de mettre au point la technologie nécessaire au nettoyage des déversements. Est-il question de cette technologie dans le projet de loi? De toute évidence, la mesure dans laquelle l'environnement peut être protégé dépend de la technologie qui existe. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est à ce sujet, et quelles sont les mesures qui devraient être prises? Que fait-on pour favoriser la mise au point de cette technologie?

Mr. Vincent: This bill responds to the response requirements for a spill, not the prevention, the R and D or the preparedness act, so it only deals with some of 107 or so Brander-Smith recommendations. Most of the others are being tackled in various other ways.

M. Vincent: Le projet de loi ne porte que sur l'intervention et non pas sur la prévention, la R et D ou l'état de préparation. Il ne donne donc suite qu'à certaines des 107 recommandations du rapport Brander-Smith. La plupart des autres recommandations seront mises en oeuvre d'autres façons.

[*Text*]

CPPI's view is that there are better ways to deal with R and D on oil spill technology than through a levy. Indeed, the CPPI companies have maintained a significant R and D activity in spill technology in Canada, and of course they are also very much aware of developments going on in the rest of the world, because where there are improvements elsewhere, we want to utilize them too. We feel there are more effective ways of doing that than through a levy, and CPPI has made commitments to continue their R and D activities in this field.

Mrs. Catterall: What do you think the more effective ways are?

Mr. Vincent: We don't want to use outdated technology because it's more costly. You would have economic reasons to bring in better technologies. If there are better skimmers or booms or mechanisms to respond to the spill, we believe forces out there will compel you to do so. Companies are going to continue to explore and exploit that improved technology.

Mr. Fulton: For the record, the $300 registration fee per vessel—what are you suggesting the annualized registration revenue will be per year?

• 1105

Mr. Ralph: We estimate in the order of $3.5 million. Let me qualify by saying that we have not as yet seen the final guidelines from the coast guard, which were discussed yesterday. Once we have those, we will be able to complete our detailed plans. We have had to make some assumptions at this point in time.

Mr. Fulton: You are expecting about 10,000 vessels to fall under the rubric of the bill.

Mr. Vincent: Yes. Vessels, oil handling facilities.

Mr. Fulton: The point Marlene was pursuing a moment ago is one that I think some of the smaller operators would be particularly interested in. It is on your last page, on the advisory council being involved in the determination of fair and equitable fees and tariffs. I can certainly understand on the operational side why you don't want some advisory council in there jumping around in individual shippers' businesses and so on. I can certainly understand why you would prefer—you might not support it—to have just advice going to the minister, but I am concerned about your not wanting them to have any direct linkage to the fair and equitable fee and tariff. Let's take a small operator. Let's say the operator is hauling automotive gasoline from Vancouver to the Queen Charlotte Islands; Petro-Canada delivering 7,500 tonnes of crap—that's not a good example.

Let's say a private operator is hauling that and they pay their $300 fee. As we know, there are some holes at the moment that we are going to fill. There are on-land contractors who are providing for certain regional response capability, usually near ports, but in the case of the Great Lakes, that's not always true. On the west coast we know there are some very large holes where there simply is no equipment and some very dramatic additions are going to have to be made. Let's say a

[*Translation*]

L'ICPP estime qu'on peut favoriser la R et D dans le domaine de la technologie propre aux déversements pétroliers d'autres façons que par un prélèvement. Nos membres effectuent déjà des activités de R et D importantes dans ce domaine, et ils sont naturellement bien au fait des progrès réalisés dans le reste du monde puisqu'il n'y a aucune raison de ne pas tirer parti de ce qui se fait ailleurs. Nos membres se sont engagés à poursuivre leurs activités de R et D dans ce domaine, mais ils estiment qu'il y a des façons plus efficaces de favoriser la R et D que par un prélèvement.

Mme Catterall: Qu'avez-vous à suggérer à cet égard?

M. Vincent: Nous ne voulons pas utiliser de la technologie désuète parce que c'est plus coûteux. Il y a donc certaines raisons purement économiques d'utiliser la technologie de pointe. S'il existe de meilleurs écrémeurs ou de meilleures estacades pour nettoyer un déversement, nous sommes convaincus qu'on sera bien forcé de les utiliser. Les entreprises continueront d'exiger la meilleure technologie possible.

M. Fulton: Vous prévoyez des cotisations de 300$ par bateau. Pourriez-vous nous dire pour le compte rendu à combien s'élèveront les revenus annuels provenant de ces cotisations?

M. Ralph: Nous nous attendons à ce que ces revenus s'élèvent à 3,5 millions de dollars. Je me permets cependant de faire remarquer que nous n'avons pas encore vu les lignes directrices finales de la Garde côtière dont on a discuté hier. Dès que nous les aurons, nous serons en mesure de terminer nos plans. Jusqu'ici, nous avons dû nous fonder sur des hypothèses.

M. Fulton: Vous vous attendez donc à ce que 10 000 navires soient assujettis au projet de loi.

M. Vincent: Oui. Le projet de loi s'appliquera aux navires ainsi qu'aux installations de manutention d'hydrocarbures.

M. Fulton: Le point que Marlene a abordé il y a quelques instants intéressera sûrement les petits exploitants. À la dernière page de votre mémoire, vous dites que le conseil consultatif ne devrait pas contribuer à fixer les cotisations et tarifs justes et équitables. Je peux très bien comprendre pourquoi, d'un point de vue pratique, vous ne voulez pas qu'un conseil consultatif s'ingère dans les affaires des armateurs. Je comprends certainement aussi pourquoi vous préféreriez qu'il s'en tienne à donner des conseils au ministre—conseils que vous n'appuierez peut-être pas—mais je m'inquiète du fait que vous ne vouliez pas qu'il ait quoi que ce soit à voir avec l'établissement de tarifs et de cotisations justes et équitables. Prenons l'exemple d'un petit exploitant qui transporterait de l'essence de Vancouver aux Îles de la Reine Charlotte. Il pourrait s'agir de Petro-Canada qui livrerait 7 500 tonnes d'essence, mais ce n'est pas un bon exemple.

Supposons qu'un exploitant privé transporte cette quantité d'essence, et que le tarif fixé soit de 300$. Comme vous le savez, on comblera plus tard certaines lacunes. On sait que des entrepreneurs qui exploitent une entreprise sur la terre ferme sont chargés d'assurer des services d'intervention dans certaines régions, habituellement près des ports, mais ce n'est pas toujours le cas autour des Grands Lacs. Sur la côte Ouest, nous savons qu'il n'y a pas d'équipement sur de très longues

[*Texte*]

decision is made by this body, which Marlene describes as perhaps being viewed by some as being a monopoly, and this individual operator, who is a fairly small operator, says he can't pay those tariffs; he simply doesn't want to. He will pay his registration fee, but he doesn't want to be involved in the tariff structure that you're talking about. At a 7,500-tonne cargo capacity, the costs of doing a stand-alone if you were thinking of the whole of the coast of B.C., if you were running the whole coast you simply couldn't afford to set it up.

That party might well feel terribly aggrieved if there isn't a body... Obviously they can appeal to the coast guard and the minister, and appeal for some kind of extra consideration. The government members are going to table the amendments on the advisory councils, but shouldn't there at least be some teeth there so that the individual small operator doesn't feel there isn't a window there other than Parliament itself?

Mr. Ralph: We are talking about the cargo tariff.

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Ralph: Somebody has to bear it. Ultimately, somebody has to pay. The government has to fund this, private industry has to fund it. We think the greatest risk here is created by the cargo owners. Therefore we believe a cargo fee is appropriate. We believe that because the greatest risk is created by the bulk cargo shippers they should indeed bear the bulk of the financial responsibility.

We feel, because of the visibility here that we have talked about, because it is a break-even proposition, that this is going to be fair, particularly when the registration fees are going to be, in our view, modest. I don't think I can add to that.

The Chairman: I am afraid we are going to have to leave it at that in respect to the other witnesses, subject to one quick one of Marlene. You are satisfied. Do you have any follow-up questions?

Mr. Wilbee: I have just a very brief one. You are satisfied with the definition of ships and tug and barge, the sizes in proposed section 660.2.

Mr. Vincent: It is a logical criterion, in our view,

The Chairman: Thank you very much for your evidence. It has been very helpful. I appreciate that. We will now take a five-minute break. We will start at 11:15 a.m. precisely. If you want to have some discussions during the five minutes on where we go with future witnesses and if you can reach an agreement, that would be helpful.

• 1110

Mr. Wilbee: On a point of order, Mr. Chairman, I would hope that in future hearings we will have more appropriate rooms. I find it very difficult to concentrate on the witnesses when we're sitting on each other's knees.

The Chairman: We will make every effort, Dr. Wilbee, to achieve that objective. It has been achieved already, I'm assured, for Tuesday.

[*Traduction*]

distances, et qu'il faudra améliorer sensiblement la situation. Supposons que cet organisme que certains pourraient prendre pour un monopole, selon Marlene, fixe des tarifs qu'un petit exploitant ne veut pas ou ne peut pas payer. Il paiera sa cotisation, mais il ne veut pas accepter le barème des tarifs que vous proposez. Prenons le cas d'un pétrolier de 7 500 tonnes qui longerait toute la côte de la Colombie-Britannique. Le tarif serait tout simplement inabordable.

Cet exploitant pourrait se sentir terriblement lésé s'il n'y a pas un organisme... De toute évidence, on pourrait interjeter appel auprès de la Garde côtière et du ministre, et réclamer qu'on tienne compte de la situation. Les députés ministériels vont déposer des amendements portant sur les conseils consultatifs, mais ne faudrait-il pas prévoir un autre recours que le Parlement dans le cas des petits exploitants?

M. Ralph: Vous faisiez allusion au tarif s'appliquant aux transporteurs de marchandises.

M. Fulton: Oui.

M. Ralph: Il faut évidemment que quelqu'un paie la note en bout de ligne. Le gouvernement et l'industrie privée doivent faire leur part. À notre avis, ce sont les propriétaires de navires de fret qui posent le plus de risques. Voilà pourquoi nous estimons qu'il convient de fixer un tarif s'appliquant à eux. Comme ce sont surtout les transporteurs de vrac qui posent le plus de risques, nous pensons que ce sont eux qui devraient assumer la plus grande part du fardeau financier.

Nous pensons que les tarifs ne pourront qu'être justes, tarifs qui seront d'ailleurs modestes, à notre avis, puisqu'ils seront publics et que l'organisme d'intervention doit simplement rentrer dans ses frais. Je ne pense pas pouvoir ajouter quoi que ce soit.

Le président: Comme nous devons entendre d'autres témoins, je crois que nous devrons nous en tenir à ces questions, à moins que Marlene ait une autre brève question à poser. Vous n'avez rien à ajouter. Quelqu'un a-t-il une autre question à poser?

M. Wilbee: J'ai une très brève question à poser. La taille fixée à l'article 660.2 pour ce qui est des navires, des remorqueurs et des péniches vous convient-elle?

M. Vincent: Il s'agit, à notre avis, d'un critère logique.

Le président: Je vous remercie de votre témoignage. Il nous a été fort utile. Nous allons maintenant prendre une pause de cinq minutes. Nous reprendrons la séance à 11h15 pile. Il serait bon pendant la pause que nous nous entendions sur la façon dont nous allons procéder à l'audition des prochains témoins.

M. Wilbee: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'espère que nos réunions futures auront lieu dans une salle plus convenable. J'ai beaucoup de mal à concentrer mon attention sur ce que disent les témoins lorsque nous sommes assis les uns sur les autres.

Le président: Nous ferons de notre mieux, monsieur Wilbee, pour éviter que cela ne se reproduise. On me dit que le problème ne se posera pas mardi.

[*Text*]

Mr. Wilbee: Very good. Thank you. And we'll probably have only one or two people as witnesses on Tuesday.

The Chairman: That's right.

• 1111

• 1116

The Chairman: I'd like to call the meeting back to order.

The next set of witnesses are with the North West CruiseShip Association. But before I introduce them, Mr. Richardson has a comment he asked me if he could make before we get into their evidence.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I've just received a copy of a letter on the letterhead of the Canadian Shipowners Association, and I want to comment on it. It's over the signature of a somewhat self-important T. Norman Hall. It huffs and puffs about his grave concern for this nation's parliamentary traditions and refers to an information piece distributed by the Canadian Coast Guard.

Mr. Chairman, as a member of Parliament and a member of this committee, I want to make it quite abundantly clear that I in no way feel that my parliamentary privileges have been in any way abrogated or offended by the actions of the coast guard in this case. Quite the contrary, Mr. Chairman, I have found the very thoughtful assistance provided by the coast guard in this case to be much appreciated, particularly at a time when all parliamentarians are very busy.

I think the efforts of the coast guard to facilitate the flow of information and consultation on this matter have been praised, not only by members of this committee since we began this sitting but also by witnesses. I wanted to clear that ground immediately and put it on the record.

Mr. Chairman, I regret that the sender of the letter is no longer at the table to hear this, but I thought it was important to put a rational point of view on the record.

Mr. Fulton: I'm very supportive of the comments just made by my colleague, Mr. Chairman. This bill has been moving at what might be described as ballistic speed. I have found the cooperation of the coast guard to be extraordinary in getting to my office, prior to second reading debate, briefings and anything I have required so far. Far it be from there being some kind of breach of privilege involved here. I think the coast guard have done a crack-up job, and I would hope that the clerk could send a note to Huguette Labelle, the Deputy Minister of Transport Canada, and inform her that these are the views of the members of the committee.

I think the frustration that may have been felt by Mr. Hall, the president of the Canadian Shipowners Association, about the feeling that the bill was dormant has been misdirected at the coast guard. I think that should be clear on the record.

Mr. Belsher: I'm in complete agreement with what Mr. Richardson and Mr. Fulton have said. I feel that Mr. Hall's letter is highly inappropriate at this time.

I, for one, on my week off, was contacted as to whether or not I'd be willing and free to serve on this committee. There has been an awful lot of leg work done, and the notice that the coast guard put out said, this isn't carved in stone but this is

[*Translation*]

M. Wilbee: Très bien. Je vous remercie. Et je suppose que mardi, nous n'entendrons qu'un ou deux témoins.

Le président: C'est juste.

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous accueillons maintenant les représentants de la North West CruiseShip Association. Avant que je ne vous présente nos témoins, M. Richardson m'a demandé de lui permettre de faire une remarque.

M. Richardson: Monsieur le président, je viens de recevoir une lettre sur du papier à en tête de l'Association des armateurs canadiens, et je voudrais vous en parler. Elle porte la signature d'un certain T. Norman Hall, qui semble se prendre bien au sérieux. Elle fait grand cas des traditions parlementaires canadiennes, et mentionne un document distribué par la Garde côtière canadienne.

Monsieur le président, à titre de député et de membre de ce comité, j'aimerais préciser clairement que je n'ai pas du tout l'impression que le comportement de la Garde côtière ait porté atteinte d'aucune façon à mes privilèges parlementaires. Tout au contraire, monsieur le président, j'ai beaucoup apprécié l'aide que nous a accordée la Garde côtière, étant donné surtout que tous les parlementaires sont très occupés à ce moment-ci de l'année.

Non seulement les membres de ce comité, mais aussi nos témoins, ont félicité la Garde côtière de l'information qu'elle nous a communiquée et des consultations qu'elle a menées. Je tenais simplement à le préciser.

Monsieur le président, je regrette que l'auteur de cette lettre ne soit pas là pour entendre mes propos, mais je tenais à faire cette précision pour le compte rendu.

M. Fulton: J'approuve entièrement ce que vient de dire mon collègue, monsieur le président. L'étude de ce projet de loi progresse à une vitesse vertigineuse. Mon bureau a obtenu toute la collaboration voulue de la Garde côtière qui m'a fait parvenir toute l'information dont j'avais besoin en prévision du débat eu deuxième lecture. On ne peut absolument pas parler d'une atteinte aux privilèges parlementaires. J'estime que la Garde côtière mérite des éloges pour la collaboration dont elle a fait preuve, et je pense que le greffier du comité devrait faire parvenir une note en ce sens à M^me^ Huguette Labelle, la sous-ministre des Transports.

Je crois que M. Hall, le président de l'Association des armateurs canadiens, a reporté sur la Garde côtière la frustration qu'il a ressentie du fait que ce projet de loi s'est fait si longtemps attendre. Je crois qu'il convient de le préciser.

M. Belsher: Je partage aussi complètement le point de vue de MM. Richardson et Fulton. La lettre de M. Hall me semble tout à fait déplacée.

Pendant la semaine de relâche, on m'a contacté pour me demander si j'étais prêt à siéger à ce comité. Beaucoup de travail préparatoire a été fait, et l'avis que la Garde côtière a rendu public précisait que ces propositions n'étaient pas

[*Texte*]

what we think is happening. They were trying to let the constituency know what would be taking place right here on Parliament Hill. They were trying to be helpful and certainly not working against members of the committee or the parliamentary system. So I plead agreement with what has already been said.

• 1120

The Chairman: First of all, I would just like to say, as chair, that I concur entirely with what you have all said. My own experience has been like yours, that the coast guard has not only been extremely helpful in providing background but also very sensitive to the role of Parliament in this. In some respects, it was at my request they take certain steps, at least informally, to try to facilitate the work of the committee, but on the understanding the committee had not yet been formally constituted and so forth.

So I think coast guard and the officials of coast guard have been extraordinarily helpful and sensitive to the role of Parliament. Frankly, I would like to be the person to write to Transport Canada on your behalf. With the clerk's assistance, I will do that and file my letter with you before we finish.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I think it would also be appropriate to send the copy of our letter to Mr. Hall because he copied us. He was good enough to send us a copy of what he was writing to the deputy minister. So I think it appropriate we let him know what our thoughts are.

The Chairman: That will be done and I note that Mr. Hunter, who is with the Canadian Shipowners Association, is here taking notes. I don't know whether he wishes to make any comment before we're through. If he does, then we'd afford him that opportunity. Perhaps his association would like to make some comment before we're done, but that's up to them.

He has indicated he does not wish to make any comment at this point, but we would certainly give him the opportunity if he or Mr. Hall wish to come back for the committee.

So having cleared that up, let's now get down to work again, not that that wasn't work.

I'd like to introduce to you Captain Arie van Nooort, who is the President of the North West CruiseShip Association. Thank you, sir, for coming. I'd also like to introduce Mr. Dan Grausz, who's the Vice-President and General Counsel of Holland America Line/Westours.

You have with you as well another witness. Perhaps you could introduce your colleague.

Captain Arie van Nooort (President, North West CruiseShip Association): Thank you, Mr. Chairman. Captain Richard C. Stevens is the Director and Secretary-Treasurer of the North West CruiseShip Association.

The Chairman: I think he is also with the Chamber of Shipping of British Columbia.

Capt van Nooort: Yes.

[*Traduction*]

immuables. La Garde côtière voulait simplement faire savoir aux intéressés que des audiences s'y rapportant auraient lieu sur la Colline parlementaire. Elle essayait de nous aider et ne voulait certainement pas entraver les travaux du comité ou le processus parlementaire. Je me déclare donc en accord avec ce qui a déjà été dit.

Le président: Tout d'abord, je voudrais dire, à titre de président, que je suis entièrement d'accord avec ce que vous avez tous déclaré. Ma propre expérience a été la même que la vôtre, c'est-à-dire que non seulement la Garde côtière nous a fourni des informations extrêmement utiles, mais qu'elle s'est montrée très respectueuse du rôle du Parlement dans cette affaire. C'est, sur certains points, à ma demande qu'elle a pris des initiatives, officieusement du moins, pour essayer de faciliter les travaux du comité, étant entendu que le comité n'avait pas encore été officiellement établi, etc.

Je pense donc que la Garde côtière et ses hauts fonctionnaires nous ont aidés d'une manière extraordinaire et se sont montrés fort respectueux du rôle du Parlement. À vrai dire, j'aimerais écrire à Transports Canada en votre nom. Avec l'aide du greffier, c'est ce que je vais faire et je vous soumettrai ma lettre avant que nous n'achevions nos travaux.

M. Belsher: Monsieur le président, je pense qu'il serait également bon d'envoyer une copie de notre lettre à M. Hall puisqu'il a eu la bonté de nous transmettre une copie de sa correspondance avec le sous-ministre. Je pense donc qu'il est juste que nous lui fassions connaître notre point de vue.

Le président: Cela sera fait et je note que M. Hunter, de l'Association des armateurs canadiens, prend des notes. Je ne sais pas s'il souhaite faire des commentaires avant que nous terminions. Si oui, nous sommes prêts à lui en donner l'occasion. Son association désirerait peut-être faire certains commentaires avant que nous terminions, mais c'est à eux de décider.

Il a indiqué qu'il ne désire pas faire de commentaires pour l'instant, mais nous serions tout à fait disposés à l'entendre, si M. Hall ou lui-même désiraient revenir devant le comité.

Après ces précisions, revenons-en à nos travaux, même si nous n'avons pas cessé de travailler.

J'aimerais vous présenter le Capitaine Arie van Nooort qui est président de la North West CruiseShip Association. Merci, monsieur, d'être venu. J'aimerais également vous présenter M. Dan Grausz qui est vice-président et chef du contentieux de Holland America Line/Westours.

Vous êtes accompagné d'un autre témoin, pouvez-vous nous le présenter?

Le Capitaine Arie van Nooort (président, North West CruiseShip Association): Merci, monsieur le président. Le Capitaine Richard C. Stevens est directeur et secrétaire-trésorier de la North West CruiseShip Association.

Le président: Je crois qu'il fait également partie de la Chamber of Shipping of British Columbia.

Capt van Nooort: Oui.

[*Text*]

The Chairman: As a fellow British Columbian, I welcome him to the committee. It just tells him what we have to do on behalf of the people of British Columbia in coming to this benighted climate in Ottawa. We do our best.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Wilbee: Maybe it would be appropriate if we had our next meeting on one of their ships.

The Chairman: I think not. Slow down. Mr. Fulton's vigorous objections to that are recorded.

Mr. Belsher: We'd be in your riding, Jim.

Mr. Fulton: That's all right.

The Chairman: Captain, would you proceed, please?

Capt van Nooort: Mr. Chairman, honourable members of the committee, the North West CruiseShip Association was established in 1986 under the Canadian society act at that time mainly to maintain an optimal working climate between the Vancouver Port Corporation and the industry and to establish the present Vancouver ports security system. This association now represents all of the cruise lines operating out of Vancouver, British Columbia.

Over the past years our members have substantially increased the cruise activities from Vancouver to the point where during the 1993 season there will be 18 ships calling at Vancouver, carrying about 450,000 passengers. Growth in the number of cruise ships serving Vancouver has been dramatic over the past five years, passenger counts increasing from approximately 325,000 in 1988.

Studies done in 1988 estimated the economic benefit to the Canadian economy from the Vancouver cruise ship operations as being between $66 million and $85 million. With the 38% increase in the number of passengers, this means that in 1993 the economic benefits will substantially exceed $100 million. The North West CruiseShip Association expects this growth to continue in the years ahead.

• 1125

Our members are very concerned about environmental issues. We realize that the continued viability and success of our industry depends on maintaining a strong environmental record. After the *Exxon Valdez* incident in Alaska we also know how adverse an impact these disasters can have on our business. Consequently, we support the efforts of the Government of Canada to strengthen its oil pollution laws and to put in place an effective mechanism to respond to oil pollution disasters should they occur.

As a result, we support almost all the provisions in Bill C-121. We do, however, have some suggested modifications that we hope this committee will find constructive. We also want to express our support for the positions taken by the Chamber of Shipping of British Columbia that will be communicated to this committee later today.

[*Translation*]

Le président: Je suis, moi aussi, de Colombie-Britannique, et je lui souhaite donc tout spécialement la bienvenue au comité. En venant ici, il réalise sans doute quel sacrifice nous devons faire au nom de la population de la Colombie-Britannique en supportant la grisaille qui règne à Ottawa. Nous faisons de notre mieux.

Des voix: Oh, oh!

M. Wilbee: Il serait peut-être bon de tenir notre prochaine réunion sur l'un de leurs navires.

Le président: Je ne pense pas. Calmez-vous. Nous enregistrons les vigoureuses objections de M. Fulton à cette suggestion.

M. Belsher: Nous serions dans votre circonscription, Jim.

M. Fulton: Cela ne fait rien.

Le président: Capitaine, voulez-vous commencer, s'il vous plaît?

Capt van Nooort: Monsieur le président, messieurs, la North West CruiseShip Association a été établie en 1986 dans le cadre du Society Act et, à l'époque, sa mission était principalement de maintenir des relations de travail aussi harmonieuses que possible entre la Société du port de Vancouver et l'industrie, ainsi que d'établir le système de sécurité que l'on trouve actuellement dans les ports de Vancouver. Cette association représente maintenant toutes les compagnies de croisière basées à Vancouver, Colombie-Britannique.

Ces dernières années, nos membres ont considérablement élargi leurs opérations à partir de Vancouver au point que, au cours de la saison 1993, 18 navires, transportant 450 000 passagers, feront escale à Vancouver. Le nombre de navires de croisière desservant Vancouver a augmenté de manière spectaculaire au cours des cinq dernières années, et le nombre des passagers, qui était environ de l'ordre de 325 000 en 1988, est, lui aussi, devenu plus important.

Des études faites en 1988 estimaient que les opérations des navires de croisière basés à Vancouver représentaient des bénéfices pour l'économie canadienne qui se situaient entre 66 et 85 millions de dollars. Le nombre des passagers ayant augmenté de 38 p. 100, cela signifie que, en 1993, les bénéfices dépasseront de beaucoup 100 millions de dollars. La North West CruiseShip Association s'attend à ce que cette croissance continue au cours des prochaines années.

Nos membres se préoccupent beaucoup de la protection de l'environnement. Nous réalisons que pour rester viable et prospérer, notre industrie doit continuer à se montrer aussi respectueuse que possible de l'environnement. Après l'accident du *Exxon Valdez* en Alaska, nous savons également combien ces désastres peuvent avoir des retombées négatives sur nos affaires. Par conséquent, nous appuyons les efforts du gouvernement canadien pour renforcer les lois sur la pollution par les hydrocarbures et pour mettre en place un mécanisme efficace d'intervention en cas de marée noire.

C'est pourquoi nous appuyons pratiquement toutes les dispositions du projet de loi C-121. Toutefois, nous avons quelques modifications à proposer et nous espérons que le comité trouvera ces remarques constructives. Nous désirons également appuyer les prises de position de la Chamber of Shipping of British Columbia qui feront l'objet d'une présentation au comité plus tard aujourd'hui.

[*Texte*]

As the chamber will advise this committee, it's the threat of an oil tanker spill that is the driving impetus for Bill C-121. While we cannot promise this committee that cruise ships will never be involved in an oil spill, the fact of the matter is that both the quantity of oil carried by our ships and the tank systems utilized make our members' ships unlikely sources of significant oil pollution incidents.

Specifically, a cruise ship that is fully bunkered is unlikely to be carrying more than 2,000 tonnes of fuel. That fuel is generally stored in eight or more tanks. In the event of a collision the most likely scenario would be for a single tank to be ruptured, with a resulting spill of less than 300 tonnes. While we acknowledge that a spill of this size could be serious, it pales in comparison to the consequences of an incident involving an oil tanker.

Mr. Chairman, after this introduction, I would like Mr. Grausz to take over and give you a summary of the recommendations I just mentioned as suggested in our submission to you. Thank you.

Mr. Dan Grausz (North West CruiseShip Association; Vice-President and General Counsel, Holland America Line/Westours): Mr. Chairman and members of the committee, I very much appreciate the opportunity to come here both on behalf of the North West CruiseShip Association and on behalf of Holland America Line.

I think, as Captain van Nooort has already mentioned, the oil industry and the potential impact of an oil spill from an oil tanker are the driving impetus behind Bill C-121. As already mentioned by the representatives from CPPI, 99% of the spills that actually occur in the world involve spills of less than 1,000 tonnes. It was also stated to this committee by CPPI that the existing response capability Canada now has in place can deal with spills of less than 1,500 tonnes. I think this suggests that, but for the potential for spills from oil tankers which could be significantly larger than that, we probably would not be sitting here today.

Having said that, the cruise ship industry is very concerned about environmental issues and is willing to participate in this process, is willing to bear a fair share of the costs in putting together and maintaining a response capability, but we want it understood that from our perspective it has to be a fair share.

We're here. We're going through this mechanism because of the potential of an oil tanker spill, not because of the potential of a cruise ship spill. If we're going to put in government mandates and we're going to have large response organizations and we're going to have monopoly situations, then we believe it behoves the Government of Canada to put in protections for those people who are in effect being brought into this process as willing participants but maybe as unnecessary participants.

[*Traduction*]

Comme le soulignera cet organisme, c'est la menace d'une marée noire qui est la raison d'être fondamentale du projet de loi C-121. Nous ne pouvons évidemment pas promettre à ce comité que les navires de croisière ne seront jamais responsables d'une marée noire, mais il reste que la quantité de pétrole transportée sur nos navires ainsi que le système de réservoirs que nous utilisons rendent fort improbable la possibilité que les navires de nos membres soient impliqués dans une marée noire importante.

Plus précisément, un navire de croisière qui a fait le plein ne peut en général transporter plus de 2 000 tonnes de carburant et celui-ci est habituellement entreposé dans huit réservoirs ou plus. Selon toute probabilité, en cas de collision, il n'y aurait qu'un seul réservoir de touché et le déversement accidentel ne dépasserait pas 300 tonnes. Nous reconnaissons bien sûr que ce déversement causerait de sérieux problèmes, mais cela n'est rien en comparaison des conséquences d'un accident impliquant un pétrolier.

Monsieur le président, après cette introduction, j'aimerais donner la parole à M. Grausz pour qu'il vous résume les recommandations que nous avons incluses dans notre mémoire. Merci.

M. Dan Grausz (North West CruiseShip Association; vice-président et chef du contentieux, Holland America Line/Westours): Monsieur le président, messieurs, j'apprécie beaucoup d'avoir l'occasion de représenter la North West CruiseShip Association et la Holland America Line devant le comité.

Comme l'a déjà mentionné le capitaine van Nooort, je pense que l'industrie pétrolière et les répercussions possibles d'une marée noire dont un pétrolier serait responsable sont à l'origine de l'élaboration du projet de loi C-121. Comme l'ont déjà souligné les représentants de l'ICPP, dans 99 p. 100 des cas, les déversements accidentels que l'on a pu constater à travers le monde étaient de moins de 1 000 tonnes. L'ICPP a également déclaré au comité que la capacité d'intervention qui est actuellement en place au Canada peut être utilisée pour faire face à des déversements de moins de 1 500 tonnes. Je pense que cela permet de présumer que, si ce n'était de la possibilité que les pétroliers puissent provoquer des marées noires beaucoup plus importantes que cela, nous ne serions probablement pas assis ici aujourd'hui.

Cela dit, les compagnies de croisière se préoccupent beaucoup de la protection de l'environnement et sont disposées à participer à ce processus ainsi qu'au financement requis pour mettre en place et entretenir un système d'intervention, mais nous désirons qu'il soit bien compris que, de notre point de vue, cette quote-part devra être juste.

La raison pour laquelle nous sommes ici, la raison pour laquelle nous participons à ce processus, c'est qu'il faut prévoir la possibilité d'un déversement accidentel impliquant un pétrolier, pas un navire de croisière. À partir du moment où l'on parle de confier un mandat au gouvernement, d'avoir des organismes d'intervention importants et des monopoles, nous estimons qu'il appartient au gouvernement du Canada de protéger les intérêts des parties qui ont été amenées à collaborer au processus de bon gré, sans doute, mais alors que leur participation n'était peut-être pas nécessaire.

[*Text*]

A lot of our recommendations go to the question of fees, of fair and equitable. I won't take this committee's time to read each one verbatim—you already have our presentation—but I will summarize.

We have six recommendations before the committee. The first one goes more to an issue of semantics, I guess, than anything else. The language that has been used before this committee and in Bill C-121 requires that the fees be fair and equitable. It is our concern that they also be mandated as being reasonable.

• 1130

We feel that if it gets to the point where there is a dispute with the response organizations, having a requirement that the minister review these on the basis of a reasonableness standard in addition to a fair and equitable standard will give us more say in the process. What may in fact look fair and equitable looking solely at the balance sheet and the income statement for a response organization may be totally unreasonable when you look at the risks that are involved, the relative risks of dry cargo passenger ships versus bulk cargo and the oil tankers.

So we feel that again, since we are going to be put in a situation where we're going to be forced to deal with government-mandated response organizations, we would like that one extra level of protection should there get to be a dispute down the line.

As the representative from CPPI said, we're talking about $300 a ship, but no one is making any promises. What we're talking about today also may not be what's there tomorrow. We feel we need that kind of leverage with the decision-makers to ensure that we're not priced out of business.

The second point we wanted to make is that the way this fee structure seems to be set up now in Bill C-121, they would be fixed fees. We believe instead of a fixed-fee system, it should be a maximum fee system.

Because there is a government mandate that we deal with response organizations, there has to be some protection that says that at some point the response organization cannot ask for more than a certain amount. But then we would like the private market system to be able to kick in below that, so that if we are able as an industry to negotiate a particular deal with a response organization, we not be precluded from doing so by the existence of fixed fees versus maximum fees.

The third recommendation goes into the question of this registration fee. As this committee has heard from CPPI and others this morning, the idea is you're going to have a registration fee and then you won't have any more expenses after that for non-oil ships. Our concern is that this is not what the bill says. That's what everyone wants to happen, but that's not what the bill says. We don't feel there is adequate language in the bill right now to make sure you get to that registration fee concept.

[*Translation*]

Nombre de nos recommandations portent sur la question des droits et sur la définition de juste et équitable. Je ne veux pas faire perdre son temps au comité en lisant chacune d'entre elles intégralement—on vous a déjà transmis notre mémoire—mais je résumerai.

Nous avons déposé six recommandations auprès du comité. La première porte plus sur la sémantique qu'autre chose, je suppose. Selon les termes utilisés au comité et dans le projet de loi C-121, les droits doivent être justes et équitables. Nous voudrions nous assurer que la loi qualifie aussi ces droits de raisonnables.

Au cas où il y aurait un conflit avec les organismes d'intervention, nous estimons que si le ministre est tenu de faire son enquête en prenant en considération, non seulement ce qui est juste et équitable, mais aussi ce qui est raisonnable, nous pourrons plus facilement nous faire entendre. En effet, ce qui peut paraître juste et équitable lorsqu'on regarde uniquement le bilan et le compte de profits et pertes d'un organisme d'intervention peut se révéler totalement déraisonnable si l'on considère les risques, les risques relatifs que représente un navire de passagers dont la cargaison est sèche par rapport à un navire qui transporte une cargaison en vrac et par rapport à un pétrolier.

Donc, encore une fois, étant donné que nous allons nous trouver dans une situation où nous allons être forcés de traiter avec des organismes d'intervention qui ont été mandatés par le gouvernement, nous voudrions avoir une protection de plus au cas où il y aurait un conflit, un peu plus tard.

Comme l'a dit le représentant de l'ICPP, on parle de 300$ par navire, mais personne ne fait de promesses fermes. Les chiffres dont nous parlons aujourd'hui peuvent fort bien ne pas être les mêmes demain. Nous estimons qu'il nous faut ce genre d'influence auprès des décisionnaires pour nous assurer que nous ne serons pas acculés à la faillite.

En deuxième lieu, nous voulions soulever la question suivante: d'après les dispositions du projet de loi C-121, il semblerait que les droits qui seraient établis seraient fixes. Nous estimons que l'on ne devrait pas avoir un système de droits fixes mais plutôt un système de droits maximums.

Étant donné que le gouvernement nous impose de traiter avec des organismes d'intervention, il faut qu'il y ait un mécanisme de protection pour s'assurer qu'à un certain point, cet organisme d'intervention ne peut exiger plus qu'un certain montant. Mais nous aimerions alors pouvoir négocier en tant qu'industrie dans le cadre d'un système de marché privé et obtenir de meilleures conditions de la part d'un organisme d'intervention. Pour ce faire, il ne faut pas que les droits soient fixes, mais plutôt qu'il y ait un maximums.

Notre troisième recommandation porte sur la question de ce droit d'enregistrement. Comme l'ont mentionné ce matin l'ICPP ainsi que d'autres témoins, ce que l'on se propose de faire c'est d'avoir un droit d'enregistrement et de ne rien faire payer d'autre aux navires qui ne transportent pas de pétrole. Ce qui nous inquiète, c'est que ce n'est pas ce que dit le projet de loi. C'est ce que tout le monde souhaite, mais ce n'est pas ce que dit le projet de loi. Nous ne pensons pas que le libellé du projet de loi, sous sa forme actuelle, permet d'être sûr que c'est bien le système de droits d'enregistrement qui sera appliqué.

[*Texte*]

Right now I would suggest to this committee that a creative lawyer could easily interpret this bill to say that you could recover much more than $300 a ship on an annual basis. In fact, some of the earlier reports put out by the task force suggested $10,000 a ship. So this $300 sounds very nice, but when they were talking about pretty much the same language as you see now before you in Bill C-121, they also talked about $10,000 a ship.

We have made a recommendation, what we call recommendation 3, that will in effect produce the result that everyone has told you this morning they want to achieve and that ensures that result is achieved.

The other point we wanted to make in our recommendation 3 is that we feel there should be some recognition of the fact that you do have ships that only call once or twice in a particular geographic area. For those ships, $300, or whatever the number turns out to be, may be too much. We would like to see a per-call fee, with some cap on that after a certain number of calls have been achieved during the year. But there should be some recognition of the fact that an isolated call should not necessarily be treated in the same way as a ship that's coming to a geographic area 15 or 20 times a year.

The fourth recommendation, I guess, is directly contrary to what you've heard from CPPI this morning. They have told you they would like the bill clarified so that only the registration fees are subject to review by the minister. We actually believe it should be the opposite. We believe that all charges by response organizations should be subject to review by the minister.

Again, as has been suggested this morning, there will probably be only one response organization in each region. If we have a spill, we realize we're responsible for cleaning it up and paying all the costs of cleaning it up, but we would like to know that someone is going to be looking over the shoulder of the response organization that we are being mandated to deal with and saying, no, you cannot charge an exorbitant amount for this spill just because you're the only person on the block capable of dealing with it.

• 1135

Unfortunately, as soon as you depart from a pure private market system, as soon as the government says, you must have a relationship with this particular organization because it's the only one we've recognized, I think it behooves the government then to turn around and say, we recognize our responsibility to make sure you do not get gouged as a result of that.

The fifth recommendation, Mr. Chairman, goes to the question of paragraph 660.2(2)(b). What has been created here is a system whereby the maximum capacity that has to be responded to or that you have to contract for is 10,000 tonnes. Obviously, when you look at an oil tanker, 10,000 tonnes may only be 10% of the capacity you're dealing with. As has been pointed out before and yesterday, it is unrealistic to build up a massive fleet to deal with a 90,000-tonne spill. It's not an appropriate use of resources.

[*Traduction*]

En fait, j'aimerais souligner au comité qu'un avocat quelque peu inventif pourrait très facilement interpréter ce projet de loi pour qu'il permette de percevoir beaucoup plus que 300$ par navire et par an. D'ailleurs, certains des précédents rapports du groupe de travail parlaient de 10 000$ par navire. Par conséquent, 300$ nous irait parfaitement, mais il faut se rappeler que l'on parlait de 10 000$ par navire lorsque l'on travaillait avec un libellé qui ressemblait fort à celui que vous avez aujourd'hui devant vous dans le projet de loi C-121.

Nous avons fait une recommandation que nous appelons la recommandation numéro 3 et qui aboutira concrètement au résultat auquel tous ceux qui ont comparu devant vous ce matin veulent parvenir.

La recommandation numéro 3 porte également sur un autre point: nous estimons qu'il faut accorder une considération particulière aux navires qui font uniquement une ou deux escales à certains endroits. Dans ce cas, 300$ ou enfin la somme qui sera arrêtée, peut être trop élevée. Nous aimerions que soit instauré un droit par escale, avec un maximum lorsqu'un navire a fait un certain nombre d'escales au cours d'une année. Cela permettrait de ne pas traiter de la même manière un navire qui ne fait escale quelque part qu'une seule fois et un autre qui y vient 15 ou 20 fois par an.

La quatrième recommandation va à l'encontre d'une proposition qui a été faite ce matin par l'ICPP. Cet organisme a déclaré souhaiter que le projet de loi soit précisé de manière à ce que le ministre n'ait un droit de regard que sur les droits d'enregistrement. Nous estimons que c'est le contraire qui devrait se passer et que tous les frais facturés par des organismes d'intervention devraient pouvoir être soumis à l'approbation du ministre.

Une fois encore, comme on l'a suggéré ce matin, il n'y aura probablement qu'un seul organisme d'intervention par région. Si nous sommes impliqués dans un déversement accidentel, il est juste que nous soyons responsables de la réparation du dommage et des frais qui en découlent, mais nous aimerions savoir que quelqu'un contrôle l'organisme d'intervention avec lequel nous sommes obligés de traiter et soit celui qui dise: non, vous ne pouvez pas demander cette somme exorbitante pour le nettoyage de ce déversement uniquement parce que vous êtes les seuls dans le coin qui pouvez vous en occuper.

Malheureusement, dès que l'on applique plus purement et simplement les règles du marché, dès que le gouvernement impose une relation commerciale avec un organisme particulier parce que c'est le seul qu'il a reconnu, je pense qu'il appartient à ce gouvernement de rétablir l'équilibre et de dire: oui, nous sommes responsables de nous assurer que vous ne vous faites pas escroquer.

La cinquième recommandation, monsieur le président, porte sur le sous-alinéa 660.2(2)b). Ces dispositions instaurent un système selon lequel l'entente avec un organisme d'intervention porte soit sur la capacité totale des réservoirs, soit sur 10 000 tonnes. Il est évident que dans le cas d'un pétrolier, 10 000 tonnes peuvent représenter uniquement 10 p. 100 de la capacité totale de ses réservoirs. Comme il a été souligné auparavant et même hier, il n'est pas réaliste de rassembler une énorme flotte qui pourrait intervenir dans le cas d'un déversement accidentel de 90 000 tonnes. Ce n'est pas une bonne façon d'utiliser les ressources.

[*Text*]

So we got a recognition there in the oil industry that you're not building up to respond to the potential spill. On the other hand, with dry cargo we are being required to contract with someone who can respond to a spill involving every drop of oil that's on our ship, which is a very strange situation since the likelihood of every drop of oil on our ship coming out in a spill or in a collision is virtually non-existent. The way our ships are set up, we have eight or nine tanks on the ship. The chance of more than two of those tanks being breached is infinitesimal. Yet we have to set up a contract with a response organization that can respond to 2,000 tonnes even though that will never occur.

What we would like to do, Mr. Chairman, is suggest that the minister have the authority to reduce the level that we have to contract for. For example, if after looking at dry cargo ships it's determined that the likelihood of a spill will involve only 25% of capacity or 50% of capacity, then the minister should have the authority to say that in dealing with a response organization on the west coast we need to be concerned with contracting only 4,000 tonnes or 500 tonnes, instead of being forced to contract with a response organization for our full capacity when that will never be what is lost in a spill.

We just feel this will create a better economic situation and may in fact result in competition out there. If we can convince the minister that it doesn't make sense for us to contract for more than 500 tonnes, then it is possible that another outfit could be set up on the west coast that would be responsive just to our situation and other dry cargo ships. Then we may not be caught in a situation where there is in fact a monopoly. Right now we're forced to contract for 2,000 tonnes, so probably there will be a monopoly, because no one else can afford to get in at that level. We're not asking that it be automatically reduced; we're asking that the minister be given some discretion to say that we don't have to contract for 100% of our capacity.

The final recommendation, Mr. Chairman, goes to the issue of the criminal penalties. The potential for criminal fines or imprisonment, or even conviction, to our industry is a nightmare. In almost every place we operate, when we look for permits, we are forced to tell the people we're dealing with whether we have criminal convictions. We take that very seriously. On the other hand, we support the notion that people who pollute, people who act improperly, should be subject to criminal violations, should be subject to criminal sanctions.

• 1140

Our concern, Mr. Chairman, is that the bill right now, as written, could be interpreted as saying, for example, that if we were involved in a collision with another ship and the other ship was totally at fault, but oil from our ship spilled, we could be hit with criminal penalties. The law says there are mitigating circumstances. But those are mitigating circumstances; it does not say that they are absolute defences.

[*Translation*]

L'industrie pétrolière a donc reconnu que la capacité d'intervention que vous envisagez de mettre en place ne correspond pas à l'étendue du déversement potentiel. Par contre, alors que nous transportons des marchandises sèches, on nous demande à nous de signer une entente portant sur un déversement éventuel de tout le pétrole qui se trouve à bord de nos navires. Nous en arrivons à une absurdité étant donné qu'il est pratiquement impossible que tout le pétrole qui se trouve à bord de nos navires soit déversé lors d'une collision. En effet, dans nos navires, il y a huit ou neuf réservoirs et il n'y a qu'un risque infime que deux d'entre eux soient touchés lors d'une collision. Et pourtant, nous sommes dans l'obligation de signer un contrat avec un organisme d'intervention pour un rejet de 2 000 tonnes qui n'entre même pas dans le cadre des éventualités.

Monsieur le président, nous aimerions suggérer que le ministre ait le pouvoir de réduire la capacité sur laquelle doit porter notre contrat. Par exemple, si l'examen d'un navire à cargaison sèche permet de déterminer que la possibilité de déversement d'hydrocarbures se situe uniquement à 25 ou 50 p. 100 de la capacité totale, le ministre devrait pouvoir disposer que le contrat avec un organisme d'intervention de la côte Ouest porte uniquement sur 4 000 ou 500 tonnes et que l'on ne soit plus tenu de passer des ententes portant sur la capacité totale puisque cela ne peut jamais correspondre à un déversement.

A notre avis, cela créera de meilleures conditions économiques et peut même favoriser la concurrence. Si nous pouvons convaincre le ministre que cela n'a fait aucun sens que nous passions des ententes portant sur plus de 500 tonnes, il est possible qu'une autre compagnie puisse être établie sur la côte Ouest pour répondre à nos besoins et à ceux d'autres navires à cargaison sèche. Ainsi, nous pourrions sortir d'une situation de monopole. Actuellement, étant donné que nous sommes obligés de passer des contrats portant sur 2 000 tonnes, il y a probablement un monopole parce que personne d'autre ne peut se permettre de fonctionner à ce niveau. Nous ne demandons pas que la capacité soit automatiquement réduite; ce que nous demandons, c'est que le ministre ait le pouvoir de décider que nous n'avons pas à passer des ententes portant sur notre capacité totale.

La dernière recommandation, monsieur le président, porte sur la question des sanctions pénales. Le spectre des amendes, des peines d'emprisonnement, ou même des condamnations représente un vrai cauchemar pour notre industrie. Pratiquement partout où nous opérons, lorsque nous avons besoin de permis, si nous avons fait l'objet de sanctions pénales, nous sommes obligés de le déclarer aux gens avec qui nous traitons. Nous prenons cela très au sérieux. D'un autre côté, nous sommes convaincus que les pollueurs, ceux qui n'agissent pas comme il se doit, devraient faire l'objet de violations pénales, je veux dire de sanctions pénales.

Monsieur le président, nous sommes préoccupés par le fait que le projet de loi, dans sa forme actuelle, risque de nous exposer à des sanctions pénales dans l'éventualité d'une collision avec un navire qui serait dans son tort et qui provoquerait un déversement accidentel d'hydrocarbures de notre propre navire. La loi stipule qu'il existe des circonstances atténuantes; toutefois, elle ne précise pas que ces circonstances atténuantes constituent des moyens de défense absolus.

[*Texte*]

We have suggested, Mr. Chairman, that there be put into Bill C-121 some absolute defences. In our recommendations we proposed to take the existing regulations, which are in place now in Canada, and put them in as the absolute defences. We're not reinventing the wheel here, we're not suggesting we go out and explore new ground. We're just asking that you take existing law and codify it.

What would be a nightmare for us would be for Bill C-121 to pass and then three years from now the regulations to change. What we thought we had as defences to these criminal violations would no longer exist, so we could actually find ourself in a situation in which we had bought into this criminal penalty system on the assumption that the defences would exist, only to find out later on that the defences have been taken away. So we would like the defences and the penalties to be in the same document rather than to have to depend upon the regulations, which obviously can change from one month to the next.

Those are our recommendations. I thank this committee for giving us the time. We're prepared to respond to any questions.

The Chairman: Thank you. That was very interesting.

Mr. Fulton: I welcome the witnesses. One thing we might want to consider, because of the limited durations of our sitting, is appending the actual written recommendations. The witness did a very good job of running them by us, but if they were appended to today's *Minutes of Proceedings and Evidence*, any other members of the House who are interested could obtain the minutes rather than having to run around and look for a nice, concise series of recommendations like these.

The Chairman: So ordered.

Mr. Fulton: I want to come back to your 18 vessels in the association. We heard evidence today that it's expected that the registration fee is going to be about $300. As my colleague across the table pointed out, that is less than the cost to insure a car. I don't think anyone is too worried about the $300. I think we are alarmed, though, to hear that some of the earlier working papers suggested that it might be $10,000 per vessel.

I'd like to hear more from you on the registration fee. I understand that's just to cover the clerical work of actually registering the vessel, making sure that's the name, that's the tonnage, here's the owner, here's the flag, all that sort of stuff, versus what Brander-Smith was recommending, which, as you know, would now be in excess of $2 a tonne. So if you were taking one of the cruise lines from Vancouver—and obviously more and more you should be pulling in and tying up in Prince Rupert. . .

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Actually, I was thinking of Victoria.

Mr. Fulton: I never should have said anything.

Let's go to the 2,000 tonnes of oil that is on board. If Brander-Smith had been adopted and was contained in majority within Bill C-121, you could be facing $4,000 for that cruise from Vancouver up the coast. As it has been explained to the

[*Traduction*]

Nous avons suggéré, monsieur le président, que des moyens de défense absolus figurent dans le projet de loi C-121. Dans nos recommandations, nous proposons que les règlements relatifs aux moyens de défense absolus actuellement en vigueur au Canada soient incorporés au texte. Nous ne réinventons pas la roue, et nous ne suggérons pas que l'on aille au-delà de ce qui existe actuellement. Nous demandons simplement que l'on codifie le droit actuel.

Il serait cauchemardesque pour nous que le projet de loi C-121 soit adopté et que dans trois ans les règlements changent. Ce que nous avions considéré comme des moyens de défense contre ces infractions criminelles disparaîtrait, et nous risquerions de nous retrouver dans une situation où après avoir accepté ce système de sanctions pénales en présumant que des moyens de défense existaient, on découvrirait plus tard qu'ils ont été supprimés. Nous souhaiterions que les moyens de défense et les sanctions figurent dans un même document plutôt que de devoir être dépendants de règlements susceptibles, bien évidemment, d'être modifiés d'un mois à l'autre.

Telles sont nos recommandations. Je remercie le comité de nous avoir accordé la possibilité de nous exprimer et nous sommes prêts à répondre à ses questions.

Le président: Merci. C'était très intéressant.

M. Fulton: Je souhaite la bienvenue aux témoins. Il serait peut-être utile d'envisager, compte tenu des contraintes de temps auxquelles nous faisons face, d'annexer aux procès-verbaux et témoignages de la séance d'aujourd'hui les recommandations écrites. Le témoin les a parfaitement expliquées, et tous les autres députés qui sont intéressés pourraient se procurer le procès-verbal plutôt que de devoir se lancer à la recherche de cette intéressante et concise série de recommandations.

Le président: Il en est ainsi ordonné.

M. Fulton: Je voudrais en venir aux 18 navires de votre association. Nous avons entendu des témoignages aujourd'hui voulant que l'on s'attende à ce que le droit d'enregistrement soit d'environ 300$. Comme l'a fait remarquer mon collègue assis de l'autre côté de la table, c'est moins que pour l'assurance d'une automobile. Je ne pense pas que ces 300$ préoccupent beaucoup de monde. En revanche, ce qui nous alarme c'est d'apprendre qu'il a été suggéré dans des documents de travail que ce droit d'enregistrement soit de 10 000$ par navire.

J'aimerais entendre ce que vous avez à dire au sujet du droit d'enregistrement. Je comprends qu'il s'agit de couvrir uniquement les frais administratifs d'enregistrement des navires, de s'assurer du nom, du tonnage, du nom du propriétaire, du pavillon, et de ce genre de choses, contrairement à ce que recommandait Brander-Smith, ce qui comme vous le savez s'élèverait à plus de 2$ la tonne. Ainsi, si vous transfériez une compagnie de croisière de Vancouver—et vous devriez bien sûr adopter de plus en plus Prince Rupert comme port d'attache. . .

Des voix: Oh, oh!

Le président: Moi, je pensais à Victoria.

M. Fulton: J'aurais mieux fait de me taire.

Considérons les 2 000 tonnes d'hydrocarbures qui se trouvent à bord. Si les recommandations de Brander-Smith avaient été adoptées et figuraient pour la plupart dans le projet de loi C-121, vous risqueriez de devoir payer 4 000$ pour une croisière

[*Text*]

committee, I think there are some concerns about how this overriding body could become a bit monopolistic and you could get hit with certain tariff schedules and perhaps even registration fees that are substantially beyond what is presently in our minds.

I think if you could spend another moment on how you think these could be better codified, perhaps with teeth to the advisory council. . . I know you're looking for some non-litigation route. If the 18 vessels are paying the $300, that's fine, but if all of a sudden that becomes a few thousand, then $10,000 there, it can become a bit of a nightmare.

Mr. Grausz: Mr. Fulton, I believe in our third recommendation we've tried to address that exact point, that it's only supposed to cover clerical and administrative costs and that it specifically state what it doesn't cover. I was concerned this morning after listening to the representative from CPPI, who suggested that these were going to cover some capital costs as well. That has not been our understanding, and I want to make sure this law specifically states what is everyone's assumption—that it is intended to recover administrative and clerical costs.

• 1145

I was dealing with the president of our company a couple of days ago regarding an issue we have up in Alaska. He was telling me that right now Alaska cruises are the most expensive cruises to operate. That is not attributable solely to Canada. Alaska does not make our life easy and we incur substantial costs there, but it is becoming of increasing concern to us how expensive our Alaska cruises are becoming.

For the first time this year, Holland America has not put a vessel in Alaska. We have four ships operating this year. We could have put five ships in Alaska but we elected not to bring the fifth ship in. Two years from now we expect to increase to five ships in Alaska; on the other hand, we will have an extra ship available in addition to the one we do not have in Alaska right now, so we expect to have two ships out of Alaska and five ships in.

If we thought Alaska could support seven ships based on the current cost structure, we would much prefer being in the Alaska market and coming out of Vancouver, but we are reaching a point where it is becoming very expensive to operate. A sum of $300 or $500 is not going to hurt us, but if we got to what Brander-Smith suggested or what earlier versions of these reports suggested, that would start hurting and it would become just one more factor to weigh in all of our considerations.

[*Translation*]

le long de la côte à partir de Vancouver. Tel que cela a été expliqué au comité, je pense que certains nourrissent des préoccupations au sujet de l'autorité de tutelle qui pourrait adopter une attitude quelque peu monopolistique et risquerait de vous frapper de barèmes de droits et peut-être même de droits d'enregistrement considérablement plus élevés que ceux auxquels nous pensons actuellement.

Je souhaiterais que vous puissiez consacrer quelques instants à nous dire comment vous pensez que cela pourrait être mieux codifié, en accordant peut-être plus de poids au conseil consultatif. . . Je sais que vous cherchez à privilégier des formules ne donnant pas matière à procès. Si les 18 navires paient 300$, il n'y a pas de problème; mais si soudainement on passe à plusieurs milliers de dollars, puis à 10 000$, je pense que cela peut se transformer en cauchemar.

M. Grausz: Monsieur Fulton, je pense que nous avons essayé dans notre troisième recommandation de traiter précisément de cette question; nous disons que les droits d'enregistrement ne devraient servir qu'à couvrir les frais d'administration et les dépenses de bureau et nous indiquons en détail ce qu'ils ne devraient pas couvrir. J'ai eu quelques inquiétudes ce matin en écoutant le représentant de l'ICPP suggérer que cela serve à couvrir également des frais d'immobilisations. Ce n'est pas ce que nous avions compris et je veux être sûr que la loi précise ce que tout le monde présume—c'est-à-dire que cela doit servir à rentrer dans les frais de gestion et d'administration.

Je discutais il y a quelques jours avec le président de notre compagnie d'un problème que nous avions en Alaska. Il me disait qu'actuellement, les frais d'exploitation encourus par l'organisation de croisière en Alaska sont les plus élevés. Cela n'est pas uniquement attribuable au Canada. L'Alaska ne nous rend pas la vie facile non plus et nous devons faire face là-bas à des frais importants; mais la cherté de nos croisières en Alaska est devenue pour nous l'objet de préoccupations croissantes.

Pour la première fois cette année, Holland America n'a pas affecté de navire en Alaska. Il y en a quatre cette année et nous aurions pu en affecter un cinquième, mais nous avons choisi de ne pas le faire. Dans deux ans, nous espérons affecter cinq navires en Alaska; d'un autre côté, nous aurons un autre navire qui sera disponible en plus de celui qui n'est pas actuellement en Alaska, et donc nous nous attendons à retirer deux navires de l'Alaska et à en faire circuler cinq.

Si nous pensions, d'après ce que cela nous coûte actuellement, pouvoir maintenir sept navires en Alaska, nous préférerions de beaucoup nous implanter sur ce marché tout en étant basés à Vancouver, mais nous en sommes au point où nos opérations coûtent très cher. Une somme de 300$ ou de 500$ ne va pas nous conduire à la faillite, mais si l'on en arrivait à adopter les suggestions de Brander-Smith ou des premières versions de ces rapports, cela nous poserait des problèmes et ce serait un facteur de plus à prendre en considération.

[*Texte*]

Mr. Fulton: What do you expect the impact of Bill C-121 to be, as you understand it at the moment? You are expecting a registration fee of $300, but what beyond that? Give me both the accident and the non-accident scenario. What do you expect the costs to be?

Mr. Grausz: At this point we don't expect them to be more than the registration fee. We already have oil spill response plans in place to respond to governmental requirements all over the world. We don't expect that the coast guard will require substantially more than what we already have in place, so at this point, absent a spill, we are expecting nothing more than the registration fee as an additional cost.

Mr. Wilbee: Where do you bunker your ships, in Vancouver or Alaska?

Capt van Nooort: We only bunker in Vancouver.

Captain Richard C. Stevens (Director and Secretary-Treasurer, North West CruiseShip Association; and Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia): Mr. Chairman, the Brander-Smith report was applicable to tankers only, so if it was done that way, we wouldn't be paying anything extra for the cruise ships.

Mr. Wilbee: I have one question following from that. Proposed item 660.2(1)(c)(i) says this does not include:

> a ship that is not a Canadian ship if it is only transiting the waters referred to in paragraph (a) or (b) in the definition "waters" in this subsection and if it is not engaged in the loading or unloading of oil during transit,

Every time we meet with the cruise ship owners they tell us about the threat of Bellingham and Seattle taking away business from Vancouver. Does this affect the ability of Vancouver to compete? A ship originating in Bellingham, Tacoma or Seattle—will it have less cost even though it is travelling the same route as a ship based in Vancouver?

Capt van Nooort: Mr. Chairman, I don't think what the honourable committee member mentions should be considered a threat. I think what we do in our industry is being done in every industry. We study the possibilities that will have the most economic advantages for us within the same area. Of course places like Seattle and Bellingham are being mentioned. We are being approached with offers from these areas to allow them part of our business, but I would not say that we threaten Vancouver with going elsewhere for any other reason than maybe fair economic trade reasons.

• 1150

Mr. Wilbee: Bill C-121 doesn't in any way tip the scales?

Mr. van Nooort: Not necessarily. The State of Washington has also its requirements in place. Would you like to add to that, Dan?

[*Traduction*]

M. Fulton: D'après vous, quelles seront les répercussions du projet de loi C-121 tel que vous pouvez l'interpréter? Vous vous attendez à ce que l'on demande un droit d'enregistrement de 300$, mais quels seront les autres frais? Dites-moi ce à quoi vous vous attendez dans l'éventualité d'un accident et dans des situations normales. Quels sont les frais auxquels vous envisagez avoir à faire face?

M. Grausz: Actuellement, nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait d'autres frais que les droits d'enregistrement. Nous avons déjà des plans d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures pour répondre aux exigences gouvernementales à travers le monde. Nous ne nous attendons pas à ce que la Garde côtière requière beaucoup plus que ce que nous avons déjà prévu; par conséquent, actuellement, si nous n'avons pas d'accident, nous ne nous attendons pas à payer d'autres frais que le droit d'enregistrement.

M. Wilbee: Où vos navires font-ils le plein de carburant, à Vancouver ou en Alaska?

Capt van Nooort: Nous ne faisons le plein qu'à Vancouver.

Capt Richard C. Stevens (directeur et secrétaire-trésorier North West CruiseShip Association; et directeur exécutif, Chamber of Shipping of British Columbia): Monsieur le président, le rapport Brander-Smith s'appliquait uniquement aux pétroliers, par conséquent, si l'on procédait ainsi, nous n'aurions rien à payer de plus pour les navires de croisière.

M. Wilbee: J'ai une question qui découle de cela. L'article 660.2(1)c)(i) du projet de loi stipule que cela ne comprend pas

> un navire qui n'est pas canadien s'il ne fait que transiter par les eaux visées aux alinéas a) ou b) de la définition de «eaux» au présent paragraphe et qui n'effectue pas pendant ce temps d'opérations de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures,

Chaque fois que nous rencontrons les propriétaires de navires de croisière, ils nous disent que Bellingham et Seattle font une concurrence féroce à Vancouver. Est-ce que cette disposition a des répercussions sur la position concurrentielle de Vancouver? Un navire qui opérerait à partir de Bellingham, Tacoma ou Seattle—aurait-il moins de frais même si son parcours était le même que celui d'un navire basé à Vancouver?

Capt van Nooort: Monsieur le président, je ne pense pas que ce dont vient de parler monsieur puisse représenter une menace. Je pense que nous opérons de la même manière que dans toute autre industrie. Nous étudions les possibilités qui présentent le plus d'avantages économiques pour nous dans la même région. Bien sûr, on mentionne des endroits comme Seattle et Bellingham. Ces endroits nous font des offres dans l'espoir de faire des affaires avec nous, mais nous ne menaçons pas de quitter Vancouver pour un autre endroit pour aucune autre raison que des raisons financières et commerciales légitimes.

M. Wilbee: Et le projet de loi C-121 ne vous influence pas du tout à cet égard?

M. van Nooort: Pas nécessairement. L'État de Washington impose aussi certaines exigences. Aimeriez-vous ajouter quelque chose, Dan?

[*Text*]

Mr. Grausz: Bill C-121, if there are safeguards in it, does not tip anything. I am concerned, to be perfectly honest, that if there aren't some safeguards put in this we could be caught in a situation where the fees could become expensive, could become a factor.

In the state of Washington we have some more leverage in this situation. We can deal with the state government at a certain level, on an ongoing basis. We have no objection to dealing with the oil industry and with Burrard Clean, but we just want to make sure there's a level playing field so we all work under the same rules. We don't want ever to put in the situation where they say, we're the only game in town, we'll call the shots, and you don't have anything to say about it.

Mr. Fulton: On a point of order—

The Chairman: Sure. It doesn't even have to be a point of order.

Mr. Fulton: It is a point of order. On page 15 of Brander-Smith report, recommendation 2-1 says:

> The Minister of Transport should immediately impose a levy of $2 per tonne on all oil and oil products transported in Canadian waters. The levy should be paid into the Ship-source Oil Pollution Fund, whose purpose should be expanded to expedite replacement of the Canadian-flag fleet with double hulled vessels and to fund spill response research and equipment purchases.

Just for the record, his recommendation clearly would apply to passenger vessels, tug and barge, tankers—it's the whole gamut. Certainly that's the recommendation of Brander-Smith.

Capt Stevens: I don't think anybody else in the shipping industry interpreted it that way, but that was strictly the carriage of oil, not fuel oil as bunkers.

Mr. Fulton: I can certainly understand that may have been the view. The recommendation, though, is across the board.

Capt Stevens: It's a sweeping one, it's a broad statement, but I don't think that was the intent.

Mr. Fulton: Your understanding would have been—

Capt Stevens: You can ask Mr. Brander-Smith next week.

Mr. Fulton: That's right. I think your understanding likely was that it was the carriage of oil or petroleum products that were for end sale as opposed to being for consumption aboard a vessel.

Capt Stevens: Which is probably why the shipping industry was slow in responding—

[*Translation*]

M. Grausz: S'il contient certaines garanties, le projet de loi C-121 ne nous influence ni dans un sens, ni dans l'autre. Mais, pour être parfaitement franc avec vous, je crains que si on inclut quelques garanties dans le projet de loi, les droits ne deviennent prohibitifs, ce qui pourrait changer la situation, à nos yeux.

Dans l'État de Washington, nous avons plus de prise sur cette situation. Nous entretenons des rapports suivis avec le gouvernement de l'État, à un certain niveau, et nous pouvons traiter avec lui. Nous ne nous opposons pas à traiter avec l'industrie pétrolière et avec Burrard Clean, mais nous voulons nous assurer que nous sommes tous sur un pied d'égalité et que les mêmes règles s'appliquent à tout le monde. Nous ne voulons pas nous retrouver dans une situation où ils pourront dire: nous sommes les seuls à décider, nous vous dirons ce qu'il faut faire et vous n'avez absolument rien à dire.

M. Fulton: Un rappel au Règlement. . .

Le président: Bien sûr. Vous n'avez même pas à invoquer le Règlement.

M. Fulton: C'est un rappel au Règlement. A la page 15 du rapport Brander-Smith, on dit à la recommandation 2-1:

> Le ministre des Transports devrait immédiatement imposer un droit de 2$ par tonne sur tout le pétrole et les produits pétroliers transportés dans les eaux canadiennes. Ce droit devrait être versé à la Caisse d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires. Il faudrait élargir les objectifs de cette caisse pour accélérer le remplacement de la flotte battant pavillon canadien par des navires à double coque et pour financer l'achat d'équipement utilisé pour intervenir en cas de déversement et la recherche dans ce domaine.

Incidemment, sa recommandation s'appliquerait manifestement aux navires à passagers, aux remorqueurs et aux chalands et aux pétroliers—à toute la gamme des navires. C'est certainement ce que vise Brander-Smith dans sa recommandation.

Capt Stevens: Je pense que personne d'autre dans l'industrie n'a interprété cette recommandation de cette façon; on pense plutôt qu'elle vise strictement les pétroliers, pas tous les navires qui ont des soutes à combustible liquide.

M. Fulton: Je peux certainement comprendre qu'on lui ait donné cette interprétation. Quoi qu'il en soit, la recommandation semble s'appliquer dans tous les cas.

Capt Stevens: C'est une recommandation d'envergure, une déclaration substantielle, mais je ne pense pas que c'était là son intention.

M. Fulton: Selon votre interprétation de la recommandation. . .

Capt Stevens: Vous pourrez poser la question à M. Brander-Smith la semaine prochaine.

M. Fulton: C'est exact. Selon votre interprétation de la recommandation, elle s'appliquerait aux pétroliers qui transportent du pétrole ou des produits du pétrole à des fins commerciales plutôt qu'aux navires qui ont du combustible à bord pour leur propre consommation.

Capt Stevens: C'est sans doute pourquoi l'industrie de la marine marchande n'a pas réagi tout de suite. . .

[*Texte*]

Capt van Nooort: This is another example of why we really do need the safeguards in interpretations and in the minister's overview of what Dan just mentioned, because he has already two different interpretations of one recommendation.

Mr. Belsher: Thank you, gentlemen, for coming this morning. In your six recommendations, if you were to weight the recommendations of things that are very critical to your well-being and for the future in that, would recommendations 5 and 6 be the strongest recommendations you have?

Mr. Grausz: I think the strongest would be recommendations 3, 5 and 6. I think recommendation 4 is the clarification. I think we just need to know what was intended by the drafters, because as CPPI said, they think it means one thing and we think it means something else. Number 4 is really more about asking this committee to clarify what the intent is. So it's really recommendations 3, 5 and 6, I think, that are the most important from our perspective.

The Chairman: Do you have any other points of order or questions?

Mr. Fulton: I have a couple of quickies.

Mr. Belsher: Mr. Fulton doesn't know what a quickie is.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Fulton: A couple of generics: one, what your views are on placing into Bill-121 a clause in relation to impairment. You probably heard me say earlier that the National Research Council have come up with a non-interventionary means of testing for impairment. It doesn't require breath, blood or urine. It's a standardized procedure and it seems clear, from what is the cause of most accidents, that it's not a bad tool with which to equip the coast guard. I am wondering whether generically you would support the implementation of such a random test procedure.

• 1155

The second is in relation to floor threshold fines. That would obviously require a very clear determination of carelessness, negligence, impairment, and those categories. This would not apply, really, as consequentially to the passenger industry and the cruise industry as we know it. It would be more related to what we were talking about earlier, which is actual tanker traffic, because I don't think you'd reach the threshold with the kinds of spills that would be likely from a cruise ship.

But I am just wondering whether you support, in principle, the concept of floor fines, the reasoning behind that being very simple, that from 1979 to 1989 the average fine given by the courts in this country was $4,700. I note in Brander-Smith's own report that Exxon has spent $2 billion and has cleaned up less than 10% of the oil spilled from the *Valdez*.

[*Traduction*]

Capt van Nooort: C'est un autre exemple de la nécessité d'inclure des garanties en ce qui a trait aux interprétations et au droit de regard du ministre dont a parlé Dan, car on lui avait déjà soumis deux interprétations différentes de la même recommandation.

M. Belsher: Merci, messieurs, d'être venus ce matin. Si vous deviez choisir, parmi vos six recommandations, celles qui ont le plus d'importance à vos yeux, celles qui risquent d'affecter votre situation plus que les autres, maintenant et dans l'avenir, choisiriez-vous les recommandations 5 et 6?

M. Grausz: Je pense que les recommandations qui ont le plus d'importance à nos yeux seraient les recommandations 3, 5 et 6. La recommandation nº 4 est un éclaircissement, je pense. Nous avons besoin de précisions quant aux intentions des rédacteurs, car, comme l'a dit l'ICPP, ils ont une interprétation et nous en avons une autre. Dans la recommandation nº 4, nous demandons essentiellement au comité de préciser l'intention de la disposition. Ce sont donc les recommandations 3, 5 et 6 qui sont les plus importantes à nos yeux, selon moi.

Le président: Avez-vous d'autres rappels au Règlement, ou d'autres questions?

M. Fulton: J'aurais deux questions à poser, très rapidement.

M. Belsher: M. Fulton ne sait pas ce que veut dire le mot «rapidement».

Des Voix: Oh, oh!

M. Fulton: Ce sont des questions d'ordre général: premièrement, que pensez-vous de l'idée d'inclure dans le projet de loi C-121 une disposition qui traite des facultés affaiblies. Vous m'avez sans doute entendu dire auparavant que le Conseil national de recherche a mis au point un test non invasif de dépistage des facultés affaiblies. Les prélèvements d'échantillons d'haleine, de sang ou d'urine ne sont pas nécessaires pour ce test. C'est une procédure normalisée et comme nous savons ce qui cause la plupart des accidents, il semblerait que ce soit une bonne idée d'équiper la Garde côtière de cet outil. Je me demandais si, de façon générale, vous seriez en faveur de la mise en oeuvre d'un programme de contrôle volant qui ferait appel à des tests de ce genre.

Ma deuxième question porte sur la mise en place d'une échelle d'amendes minimales. Pour provoquer leur imposition, il faudrait bien sûr qu'on ait établi très clairement qu'il y a eu imprudence, négligence, ou que l'incident est dû aux facultés affaiblies de la ou des personnes en cause, etc. Cela s'appliquerait dans une moindre mesure au transport des passagers et aux bateaux de croisière. Cette mesure serait plus étroitement liée à ce dont nous parlions auparavant, le trafic des pétroliers, en tant que tel, car je ne pense pas que les déversements qui pourraient être dûs aux navires de croisière soient de l'ordre de ceux qui nous intéressent.

Je me demande, donc, si vous seriez, en principe, pour l'idée d'un seuil pour les amendes, idée qui s'explique très simplement si on considère que de 1979 à 1989 l'amende moyenne imposée par les tribunaux canadiens était de 4 700$. Je note dans le rapport Brander-Smith, que la société Exxon a dépensé 2 milliards de dollars et n'a réussi à éliminer que 10 p. 100 du pétrole déversé par le Valdez.

[*Text*]

Capt van Nooort: Mr. Chairman, as for the testing for illegal substances, not only as an industry but in most of our registration countries we do have very strong regulations in place for that testing. So I don't necessarily see a need to have this doubled again in Bill C-121. As for the floor fines, I would like Dan to comment.

Mr. Grausz: Let me add one other thing to what Captain van Nooort said. On the testing, we already deal with this in the United States, with the U.S. Coast Guard. We have accepted that system. We would obviously not begrudge Canada having the exact same system, or something that's compatible with it. We recognize that, given that we are carrying over 1,000 passengers, it would be inappropriate and definitely a public relations nightmare for us to come out and say we are against testing of our officers.

On the question of floor fines, I generally tend to agree with the comments made by the gentlemen from CPPI, but you always like to have a court to have discretion because, sitting here in this room, you can never know what the case is going to be. There are the one or two or three cases out there for which a floor fine just does not make sense.

If you did decide to go to a floor fine system, then I feel even more firmly about our sixth recommendation, regarding putting in defences. I would then also be submitting to this committee a suggestion that it incorporate additional defences, such as a due diligence defence. If there is the possibility that there will be a fine no matter what, then I think you have to give the judge discretion to look at additional defences.

Mr. Fulton: Thank you, that's very helpful.

The Chairman: If there are no more questions, then I thank you very much for your presentation.

I should just say, to you and to others, that you have proposed a number of very specific recommendations and it may well be that those who have already made presentations would wish to comment to the committee on your recommendations and others that come before us. So we'll have at least some opportunity informally to do so, or perhaps you'd bear in mind the possibility of putting them in writing. If you wish to come back and make an oral presentation to the committee, you can at least request doing so and we could consider whether we wished to hear it. But we appreciate that there are some differences of opinion.

As well, the coast guard will be advising us of its views on the specific recommendations you've made. But representatives of CPPI, for example, may have something to say about these and we'd be glad to hear them in one form or another. The same will apply to you, if there are future comments.

[*Translation*]

Capt van Nooort: Monsieur le président, quant aux tests visant à déceler la présence de substances illégales, notre industrie dans son ensemble et la plupart des pays d'où nous tenons nos certificats d'immatriculation ont en place des règlements très sévères à cet égard. Je ne pense donc pas qu'il soit nécessaire d'inclure aussi de telles dispositions dans le projet de loi C-121. Quant aux seuils pour les amendes, j'aimerais que Dan vous fasse part de ses commentaires.

M. Grausz: Permettez-moi d'ajouter une dernière chose à ce que le capitaine van Nooort a dit. À propos des tests pour les substances illégales, nous devons déjà nous y soumettre aux États-Unis, où on a confié cette responsabilité à la Garde côtière américaine. Nous avons accepté ce système. Nous ne nous opposerions pas, bien sûr, au fait que le Canada se dote d'un système identique ou de procédures compatibles. Comme nous transportons plus de 1 000 passagers, nous reconnaissons qu'il serait tout à fait inacceptable—et ce serait un cauchemar sur le plan des relations publiques—pour nous de nous prononcer contre le fait de faire subir des tests à nos officiers.

Quant à des seuils pour les amendes, je suis d'accord avec les observations faites par les représentants de l'ICPP, dans l'ensemble, mais il est toujours bon de laisser une certaine discrétion au tribunal, car, assis ici dans cette pièce, nous ne pouvons pas prévoir tous les cas d'espèce. Il pourrait y avoir deux ou trois cas pour lesquels l'imposition d'une amende minimale ne serait pas raisonnable.

Si vous décidiez d'adopter un régime d'amendes minimales, cela accorderait encore plus d'importance, selon moi, à notre sixième recommandation, qui traite des moyens de défense. Je suggérerais alors à ce comité qu'on inclue des moyens de défense additionnels, comme celui de la diligence raisonnable. S'il est possible qu'on impose une amende quoi qu'il advienne, je pense que le juge doit avoir le pouvoir discrétionnaire de considérer des moyens de défense additionnels.

M. Fulton: Merci de ces éclaircissements très utiles.

Le président: S'il n'y a plus de questions, je désire vous remercier sincèrement de votre exposé.

J'ajouterai simplement que vous avez proposé plusieurs recommandations très précises et il se pourrait que les témoins qui ont déjà comparu désirent faire parvenir au comité des commentaires sur vos recommandations ou sur d'autres mémoires qui pourront nous être soumis—cette remarque s'adresse à vous ainsi qu'aux autres témoins. Vous aurez donc l'occasion de le faire, du moins officieusement; vous avez toujours la possibilité de coucher vos observations sur papier et de nous les faire parvenir. Vous pouvez aussi, si vous le désirez, demander de comparaître à nouveau devant le comité pour faire une présentation orale et nous considérerons votre demande. Mais nous comprenons qu'il y a des divergences d'opinions.

De plus, la Garde côtière nous fera part de son opinion quant aux recommandations précises que vous avez formulées. Mais, aussi, les représentants de l'ICPP auront peut-être quelque chose à dire à propos de ces recommandations et nous serons heureux de prendre connaissance de leurs observations, écrites ou orales. La même chose vaut pour vous, si vous désirez nous faire parvenir des commentaires à l'avenir.

[*Texte*]

So thank you very much for your presentation. Captain Stevens is going to put on another hat and join us in his capacity with the Chamber of Shipping of British Columbia.

• 1200

We have Richard Barlow, President of the Chamber of Shipping of British Columbia; and Captain Richard Stevens, Executive Director. Welcome. We look forward to your presentation.

Mr. Richard Barlow (President, Chamber of Shipping of British Columbia): Thank you, Mr. Chairman. We welcome the opportunity to appear before this committee and avoid, in the words of Mr. Fulton, any further delaying, dithering, dickering, dawdling or diddling in order to get this stuff through.

In the interests of expedience, I won't go through the preamble of what is the Chamber of Shipping. I will just say it has 55 members who represent about 98% of all the international foreign fishing business that comes in off the west coast of Canada.

The Chamber of Shipping of British Columbia supports Bill C-121 in principle and recognizes the need to improve Canada's ability to respond effectively to marine oil spills. Bill C-121 purports to create a private sector marketplace for the provision of oil spill response capacity. On the west coast this is more likely to result in a monopoly supplier of oil spill response capacity, a monopoly owned by the oil industry. In fact, this is a situation that has prevailed since 1977.

We do not object in principle to the concept of a monopoly supplier, not least because this is probably the most effective means of delivering an enhanced oil spill response in our region. There must be, however, adequate safeguards to ensure that the monopoly continues to operate benignly when the use of its services become mandatory under this bill.

The chamber's comments in this brief with regard to regional advisory councils, fairness and equity and the recognition of regional and sectoral disparities through the adoption of flexible standards are all designed to protect the parties in the event of failure in the marketplace created by this bill. A schedule attached to this submission puts forward a number of drafting suggestions designed to address the policy issues raised in the body of this document.

The Chairman: Excuse me for a minute. I don't think we have a copy of your submission. Did you hand one in?

Capt Stevens: There were 10 copies couriered to your office last week. As far as I know, they were delivered.

[*Traduction*]

Encore une fois, merci beaucoup pour votre présentation. Le capitaine Stevens va maintenant assumer son autre rôle et se joindre à nous en tant que représentant de la Chamber of Shipping of British Columbia (Chambre de la marine marchande de la Colombie-Britannique).

Nous avons avec nous Richard Barlow, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, et le capitaine Richard Stevens, directeur exécutif. Messieurs, soyez les bienvenus; nous sommes impatients d'écouter votre présentation.

M. Richard Barlow (président, Chamber of Shipping of British Columbia): Merci, monsieur le président. Nous sommes heureux qu'on nous donne cette occasion de comparaître devant le comité et de pouvoir ainsi contribuer à faire avancer les choses et, comme le disait M. Fulton, à mettre fin aux atermoiements, délais, hésitations et tergiversations.

Je veux aussi, pour économiser du temps, vous faire grâce d'une longue explication quant à la nature de la Chamber of Shipping of British Columbia. Je dirai tout simplement qu'elle compte 55 membres qui représentent environ 98 p. 100 de tous les navires de pêche étrangers qui font escale sur la côte Ouest du Canada.

La Chamber of Shipping of British Columbia appuie le projet de loi C-121, en principe, et reconnaît qu'il y a lieu d'améliorer la capacité qu'a le Canada de réagir de façon efficace aux déversements pétroliers marins. Le projet de loi C-121 veut créer un marché privé qui fournirait l'équipement nécessaire pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures. Sur la côte Ouest, le résultat de cette initiative sera plus probablement la création d'un fournisseur unique qui aura le monopole de l'équipement nécessaire pour intervenir en cas de déversement, un monopole qui appartiendra à l'industrie pétrolière. De fait, c'est la situation qui prévaut depuis 1977.

Nous ne nous opposons pas en principe à l'idée d'un monopole, car c'est sans doute la façon la plus efficace d'améliorer notre capacité d'intervention en cas de déversement dans notre région. Il faut toutefois des garanties adéquates pour s'assurer que ce monopole continue d'opérer de façon équitable quand le recours à ses services deviendra obligatoire en vertu de ce projet de loi.

Les observations que fait la Chambre dans ce mémoire en ce qui a trait aux conseils consultatifs régionaux, à la justice et à l'équité et à la reconnaissance des disparités entre les régions et les secteurs par l'adoption de normes souples sont toutes conçues pour protéger les parties en cause si le marché créé par ce projet de loi ne donnait pas les résultats escomptés. Nous avons annexé à notre mémoire une série de suggestions de rédaction qui font suite aux questions de politique soulevées dans le document lui-même.

Le président: Excusez-moi de vous interrompre. Je pense que nous n'avons pas d'exemplaire de votre mémoire. En avez-vous fait parvenir un au comité?

Capt Stevens: Dix exemplaires du mémoire ont été envoyés par porteur à votre bureau la semaine dernière. Je crois qu'ils ont été livrés.

[*Text*]

The Chairman: My assistant advises me several copies are here now. This arrived a couple of days ago in my office. I didn't follow this up as effectively as I should have, and I apologize to the committee and to Captain Stevens for—

• 1205

Capt Stevens: We didn't know the clerk of the committee's name.

The Chairman: It just shows it's unreliable to send anything to a member of Parliament directly. Send it to the clerk. I apologize, sir.

Mr. Barlow: I'll continue, Mr. Chairman.

A schedule is attached to this submission that puts forward a number of drafting suggestions designed to address the policy issues raised in the body of this document. The chamber has had the opportunity to review the submission made to this committee by the North West CruiseShip Association and supports the tenor of that document.

The Chamber of Shipping has actively participated over the last year in the Canadian Coast Guard's consultative process leading to Bill C-121. It was significantly less active, however, during the first 18 months of this process, simply because the discussion at that time was limited by the Brander-Smith report to marine spills from oil tankers.

A few statistics may help to put the issue in perspective. In 1992 there were over 3,400 calls by deep sea merchant ships on the British Columbia coast. Fifty of these ships, less than 1.5%, were oil tankers. Only 10 of these, 0.3%, loaded crude in Vancouver, with a maximum cargo of 70,000 tonnes. The majority of the remaining tankers were engaged in the carriage of clean petroleum products, non-persistent oils, which pose a relatively minor risk to the environment in comparison to crude oil and heavy oils, i.e., persistence.

Much of the risk to the British Columbia coastline from oil spills is directly linked to oil transportation between Alaska and the continental U.S.A., as evidenced by the *Nestucca* spill in 1988, the infamous *Exxon Valdez* spill in 1989, and the 330 trips undertaken annually along the British Columbia coast by laden U.S.-flag oil tankers enroute from Alaska, which includes a significant number of VLCC movements with over 200,000 tonnes of crude oil on board.

When the draft amendments to the Canada Shipping Act were issued by the Canadian Coast Guard in 1992, it finally became apparent that the whole of the international shipping industry was being swept into the equation. After due consideration, the chamber concluded that it did indeed have a responsibility in this area. After all, each of these 3,400 deep sea ships carry oil products as fuel for use in main and auxiliary engines. Since that time the chamber has supported the principles underlying this legislation.

[*Translation*]

Le président: Mon adjoint m'apprend qu'on vient de nous en apporter plusieurs exemplaires à l'instant. Ils sont arrivés il y a quelques jours à mon bureau. Je n'ai pas donné suite de façon aussi efficace qu'il aurait fallu, et je désire m'excuser auprès du comité et du capitaine Stevens. . .

Capt Stevens: Nous ne connaissions pas le nom du greffier du comité.

Le président: Cela montre tout simplement qu'il vaut mieux ne rien envoyer à un député directement. Il vaut mieux tout adresser au greffier. Je vous présente mes excuses, monsieur.

M. Barlow: Je vais continuer, monsieur le président.

Nous avons annexé à ce mémoire une série de suggestions de rédaction qui font suite aux questions de politique soulevées dans le document lui-même. La Chamber of Shipping a pu examiner le mémoire soumis à ce comité par la North West CruiseShip Association et appuie la teneur de ce document.

La Chamber of Shipping a participé activement l'an dernier au processus de consultation de la Garde côtière qui a précédé le dépôt du projet de loi C-121. Nous avons participé de façon beaucoup moins active aux consultations qui ont eu lieu pendant les 18 premiers mois de ce processus, simplement parce que la discussion, qui portait à ce momemt-là sur le rapport Brander-Smith, était limitée aux déversements d'hydrocarbures dus à des pétroliers.

Les quelques statistiques qui suivent aideront peut-être à situer les choses dans leur contexte. En 1992, des navires marchands de haute mer ont fait 3 400 escales le long de la côte de la Colombie-Britannique. Cinquante de ces navires, c'est-à-dire moins de 1,5 p. 100, étaient des pétroliers. Seulement 10 de ces navires, c'est-à-dire 0,3 p. 100, ont chargé du pétrole brut à Vancouver, et leur cargo maximum était de 70 000 tonnes. La majorité des autres bateaux-citernes transportaient des produits pétroliers propres, des huiles dégradables qui présentent un risque relativement mineur pour l'environnement par comparaison au pétrole brut et aux huiles lourdes qui, eux, sont persistants.

Une grande partie de la menace que posent les déversements d'hydrocabures pour la côte de la Colombie-Britannique est directement liée au transport du pétrole entre l'Alaska et le reste des États-Unis, comme en témoigne le déversement du *Nestucca* en 1988 et le tristement célèbre déversement du *Exxon Valdez* en 1989, et les 330 voyages annuels de pétroliers chargés battant pavillon américain qui reviennent de l'Alaska le long de la côte de la Colombie-Britannique; on compte parmi ces navires un nombre important de très grands transporteurs de brut qui ont plus de 200 000 tonnes de pétrole brut à bord.

Quand les projets d'amendement à la Loi sur la marine marchande du Canada ont été rendus publics par la Garde côtière canadienne en 1992, il est devenu apparent que tous les navires de la marine marchande internationale étaient visés. Après avoir examiné la situation, la Chambre a conclu qu'elle avait effectivement une responsabilité dans ce domaine. Après tout, chacun de ces 3 400 navires de haute mer transporte des produits pétroliers comme combustible pour alimenter leurs moteurs principaux et auxiliaires. Depuis lors, la Chambre appuie les principes qui sous-tendent cette loi.

[*Texte*]

It is the risk of major spill of crude oil or heavy oil from an oil tanker that creates the requirement for substantial amounts of oil response equipment to be available on short notice. It is in this context that the planning limit of 10,000 tonnes of response capacity was proposed in the Brander-Smith report and subsequently adopted in this bill.

Oil spills from other deep sea ships tend to be minor affairs—30 gallons spilt during bunker operations in port, the loss of a few tonnes from a minor collision. There has been a noticeable—I repeat, noticeable—and welcome reduction in the number of such incidents over the past 10 years. This is not to say dry cargo and passenger ships are never involved in more serious incidents leading to potentially greater spillage, but it is very rare for more than one or two fuel oil tanks to be breached. With the average deep sea ship calling in British Columbia carrying less than 1,250 tonnes of fuel, a spill on the west coast of over 450 tonnes is highly improbable.

The purpose of this preamble is to establish for the committee the real concerns of the Chamber of Shipping, concerns that need to be comprehensively addressed in the bill. The issue boils down to fairness and equity to balance.

In descending order, the risk of pollution to the coast of British Columbia arises from the following: oil traffic between Alaska and the continental U.S.A., a source of pollution lying firmly with what we consider to be in the public domain; the distribution of oil products around the British Columbia coast, which is specifically an oil industry issue; deep sea crude oil tankers in Vancouver, primarily an oil industry issue; a spill of clean petroleum products from a deep sea tanker calling at Vancouver, again an oil industry issue; and marine fuel oil spills from traffic other than oil tankers.

Various studies undertaken by the Canadian Coast Guard, the shipping industry, and the oil industry have all shown deep sea traffic, other than oil tankers, to be a minor contributor to the overall risk of pollution. It is hoped that relative risk will be reflected in the private sector negotiations between the parties to the response contracts once the bill becomes law. It is the expectation of both the Canadian Coast Guard and the oil industry that this bill will create a free market for oil response services with many buyers—3,400 deep sea ships on the west coast—and many sellers, newly constituted response organizations.

[*Traduction*]

C'est le risque de gros déversements de pétrole brut ou d'huiles lourdes d'un pétrolier qui exige qu'on puisse avoir recours, dans de très brefs délais, à une quantité considérable d'équipement utilisé pour intervenir en cas de déversement. C'est dans ce contexte que le rapport Brander-Smith a proposé une capacité d'intervention susceptible de faire face à des déversements de pétrole pouvant atteindre 10 000 tonnes, proposition qui a par la suite été intégrée à ce projet de loi.

Les déversements pétroliers dus à d'autres types de navires de haute mer ont tendance à être plutôt mineurs... on peut, par exemple, renverser 30 gallons de mazout alors qu'on remplit ses soutes au port, ou perdre quelques tonnes suite à une collision mineure. Il y a eu une réduction importante... et j'insiste là-dessus... du nombre d'incidents de ce genre au cours des dix dernières années, ce qui est une très bonne chose. Cela ne signifie pas que les transporteurs de marchandises sèches et les navires à passagers n'ont jamais d'accidents plus sérieux qui pourraient causer des déversements plus importants, mais il est rare que plus d'un ou deux réservoirs à combustible soient endommagés. Comme le navire hauturier moyen qui s'arrête en Colombie-Britannique transporte moins de 1 250 tonnes de combustible, il est très improbable qu'un déversement sur la côte Ouest de plus de 450 tonnes soit dû à l'un de ces navires.

Le but de ce préambule est de dresser la liste, pour le comité, des préoccupations réelles de la Chamber of Shipping, préoccupations qu'il faut tenter de régler de façon complète par le biais de ce projet de loi. Il faut, essentiellement, trouver le moyen de contenir les risques tout en traitant les intéressés de façon équitable.

Les risques de pollution sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique sont dus aux facteurs suivants, en ordre décroissant, selon leur importance: le trafic de pétroliers entre l'Alaska et le reste des États-Unis, une source de pollution qui est manifestement du domaine public, selon nous; la distribution de produits du pétrole le long de la côte de la Colombie-Britannique, une question qui relève de manière spécifique de l'industrie pétrolière; les pétroliers de haute mer qui transportent du pétrole brut et qui font escale à Vancouver, une question qui touche surtout l'industrie pétrolière; les déversements de produits pétroliers propres dus aux pétroliers de haute mer qui font escale à Vancouver, encore une fois une question qui concerne l'industrie pétrolière; et les déversements de carburant marin dus aux navires autres que les pétroliers.

Selon diverses études effectuées par la Garde côtière canadienne, l'industrie de la marine marchande et l'industrie pétrolière, les navires de haute mer autres que les pétroliers contribuent de façon mineure au risque global de pollution. Nous espérons que ces risques relatifs seront pris en commpte dans les négociations du secteur privé entre les parties aux contrats d'intervention quand le projet de loi aura été adopté. La Garde côtière canadienne et l'industrie pétrolière pensent tous deux que ce projet de loi créera un marché libre des services d'intervention en cas de déversement, marché qui sera constitué de nombreux acheteurs—3 400 navires de haute mer sur la côte ouest—et de nombreux fournisseurs, des organisations d'intervention nouvellement constituées.

[*Text*]

[*Translation*]

• 1210

Perhaps this may happen, but the chamber is highly skeptical. At present there is just one private sector oil spill response organization on the west coast of Canada, a situation that has prevailed, as we said, since 1977 and is unlikely to change. It is wholly owned by the oil industry. However, the shipping industry has had few qualms in dealing with this organization.

Cela se produira peut-être, mais la Chambre reste très sceptique. Il n'y a à l'heure actuelle qu'une seule organisation qui offre des services d'intervention en cas de déversement de pétrole sur la côte ouest du Canada, situation qui prévaut, comme nous l'avons dit, depuis 1977 et qui ne changera vraisemblablement pas. Cette organisation appartient à part entière à l'industrie pétrolière. Les navires marchands, toutefois, n'ont pas hésité à traiter avec cette organisation.

On the west coast we have enjoyed a relatively benign monopoly but its benevolence is a product of consultation, mutual respect and regional control. When response contracts become mandatory under this legislation it becomes necessary to ensure in the absence of a free market that this ongoing monopoly remains benign.

Le monopole qui a la haute main sur la côte ouest a été plutôt bien-veillant, mais sa bienveillance est le fruit de la consultations, du respect mutuel et d'un contrôle régional. Quand les contrats de services d'intervention deviendront obligatoires en vertu de cette loi il faudra s'assurer, en l'absence d'un marché libre, que ce monopole continuera d'être bienveillant.

The various points that follow with respect to regional advisory councils, the fairness and equity provisions, and the recognition of regional and sectoral disparities through the adoption of flexible standards are all intended to protect the parties in the event of failure in this artificially created marketplace. We look forward to seeing those standards, along with everybody else.

Les divers points qui suivent traitent des conseils consultatifs régionaux, de dispositions visant à garantir l'équité, et de la reconnaissance des écarts entre les régions et les secteurs par l'adoption de normes souples et ont tous été conçus pour protéger les parties en cause si ce marché créé artificiellement ne donnait pas les résultats escomptés. Nous attendons ces normes avec impatience, comme tous les autres intervenants.

The regional advisory councils enabled under this legislation are intended to be industry-to-industry forum. Let us ensure that this is the case by defining membership in the councils within the legislation. The following representative mix is recommended, and we look at advisory councils more as user group advisory councils as opposed to straight advisory councils. We had one person from the oil industry; two from the response organization; one from domestic shipping, i.e., the people moving barges and so forth around the B.C. coast; two by the deep sea interest, i.e., the Chamber of Shipping members; plus one public interest member, who either could be from the coast guard or we'd be more than happy to welcome an environmentalist on board this advisory council.

Les conseils consultatifs régionaux qu'on pourra créer en vertu de cette loi sont censés permettre le dialogue entre les deux industries. Assurons-nous que ce sera le cas en dressant une liste représentative de membres qui devraient siéger au conseil et en la faisant figurer dans la loi. Nous vous recommandons la liste représentative qui suit, et nous envisageons ces conseils consultatifs plutôt que des conseils consultatifs de groupes d'usagers que comme des conseils consultatifs au sens strict du terme. Nous recommandons donc que siègent à ces conseils: une personne de l'industrie pétrolière; deux de l'organisation d'intervention; une personne représentant la Marine marchande intérieure, c'est-à-dire ceux qui possèdent des chalands et ainsi de suite qui se déplacent le long de la côte de la Colombie-Britannique; deux personnes qui représentent les navires hauturiers, c'est-à-dire des membres de la *Chamber of Shipping*; et une personne qui représente l'intérêt public d'une façon plus générale, qui pourrait être de la Garde côtière ou un écologiste, que nous serions ravis de voir siéger à ce conseil consultatif.

While there have been suggestions that the role and responsibilities of the councils need rigorous definition, the chamber believes this is unnecessary. The bill permits a council a broad role if it so chooses. The effective influence can be earned later.

Bien que certains ont suggéré que le rôle et les responsabilités des conseils devraient définis de façon rigoureuse, la Chambre croit que ce n'est pas nécessaire. Selon le projet de loi, le conseil peut choisir de jouer un rôle d'envergure si cela lui convient. A lui, par la suite, de se mériter son influence et son efficacité par ses actes.

The fairness and equity provisions of the bill provide an appropriate safety net in the event that the private sector negotiations fail. For clarity, however, the bill should specifically state that a response organization must file a list of its maximum fees and charges, i.e., its tariff of charges for oil response and its maximum contract fee.

Les dispositions du projet de loi qui visent à garantir l'équité fournissent une garantie adéquate en cas d'échec des négociations dans le secteur privé. Pour que tout soit clair, toutefois, le projet de loi devrait exiger en toutes lettres qu'un organisme d'intervention dépose une liste de ses droits maximums et de ses tarifs, c'est-à-dire les tarifs qu'il entend imposer pour intervenir en cas de déversement de pétrole et les droits maximums qu'il entend exiger dans ces contrats.

[*Texte*]

Fairness and equity could potentially be viewed from several standpoints. It is actually possible to envisage a situation where the proposed charges would be considered fair and equitable from a strictly accounting perspective, but otherwise wholly unreasonable. An amendment is proposed in the attached schedule to provide for the inclusion of a test of reasonableness.

On the physical planning cap, over the past few months there has been a great deal of discussion as to how regional and sectoral disparities can be recognized in the new regime in a practical manner. This is an issue on both the west coast and the Great Lakes. In British Columbia the oil industry is required to provide 10,000 tonnes of response capacity to cover shipments of Canadian oil. But most of the refining capacity in British Columbia will close over the next year while Canada's west coast oil trade is small and variable.

What happens under this bill if the oil movement on the west coast no longer justifies 10,000 tonnes of response capacity—a future scenario that is neither remote nor unlikely? A response capacity of 10,000 tonnes will still be required to protect the British Columbia coast from oil spills from the Alaska traffic. Under this bill the capacity would be financed entirely by the deep sea, non-oil-shipping sector.

In order to address this issue, the chamber recently proposed a planning cap of 450 tonnes of response capacity for non-oil tanker response needs in recognition of the maximum realistic spill risk. We admit this creates difficulties with respect to a bill that seeks to provide a universal solution in the face of disparate regional and sectoral needs. As a solution, therefore, we propose that the minister should exceptionally have the ability to adjust response capacity requirements on a regional and/or sectoral basis through the application of flexible standards in response to advice received from the advisory councils.

• 1215

In conclusion, the chamber wishes to thank the committee for the opportunity to address it on this important subject. The main objective is to enhance Canada's oil spill response capability, and passage of this bill will go a long way towards achieving this end.

The schedule is attached, and I don't think we need to read that. Or would you like it read?

The Chairman: No, it's not necessary. It will be attached to the minutes. As indicated in respect of an earlier submission, the same will apply to yours, so that the schedule you've attached will be attached to the minutes.

[*Traduction*]

La justice et l'équité peuvent être envisagées sous divers angles. On pourrait imaginer une situation où les droits proposés pourraient être considérés justes et équitables sur le plan de la stricte comptabilité, mais tout à fait excessifs par ailleurs. Nous avons annexé à notre mémoire un amendement qui propose l'inclusion d'un test qui permettrait de déterminer si les droits imposés sont raisonnables ou non.

Quant à la planification physique, il y a eu beaucoup de discussions ces derniers mois quant aux façons de reconnaître les disparités entre les régions et les secteurs dans le nouveau régime, d'une façon pratique. C'est un problème et sur la côte ouest et pour les Grands Lacs. En Colombie-Britannique, l'industrie pétrolière doit pouvoir offrir une capacité d'intervention susceptible de faire face à des déversements de pétrole pouvant atteindre 10 000 tonnes, en ce qui a trait aux expéditions de pétrole canadien. Or, la plupart des raffineries de la Colombie-Britannique vont cesser leurs activités dans le cours de l'année qui vient, et on déplace, pour les besoins du commerce du pétrole sur la côte ouest du Canada, de petits tonnages de pétrole, qui fluctuent beaucoup.

Que se passera-t-il en vertu de ce projet de loi si les mouvements de pétrole sur la côte ouest ne justifient plus cette capacité d'intervention susceptible de faire face à des déversements pouvant atteindre 10 000 tonnes, chose qui n'est ni improbable ni nécessairement très loin dans le temps? Une capacité d'intervention susceptible de faire face à des déversements pouvant atteindre 10 000 tonnes continuera d'être nécessaire pour protéger la côte de la Colombie-Britannique des déversements de pétrole dus au trafic provenant de l'Alaska. Aux termes de ce projet de loi, cette capacité serait financée entièrement par les navires de haute mer autres que les pétroliers.

Pour tenter de trouver une solution à ce problème, la Chambre a récemment proposé qu'on exige une capacité d'intervention susceptible de faire face à des déversements pouvant atteindre 450 tonnes seulement pour ce qui est des déversements dus aux navires autres que les pétroliers, ce qui tiendrait compte d'une façon réaliste du risque de déversement que posent ces autres navires. Nous reconnaissons que cela crée certaines difficultés pour un projet de loi qui tente de fournir une solution universelle à des besoins qui varient selon les régions et les secteurs. En guise de solution, nous proposons, donc, qu'on donne au ministre, à titre exceptionnel, le pouvoir d'exiger des capacités d'intervention différentes selon les régions et les secteurs, par le biais de normes flexibles qui pourront être établies en vertu des conseils reçus des conseils consultatifs.

Pour conclure, la Chambre désire remercier le comité de lui avoir donné cette occasion de lui soumettre ses opinons sur ce sujet important. L'objectif principal de cet exercice est d'améliorer la capacité d'intervention du Canada face aux déversements de pétrole, et l'adoption de ce projet de loi sera certainement un élément important dans l'atteinte de cet objectif.

La liste de nos recommandations est annexée à notre mémoire; je pense que je n'ai pas besoin de la lire. Ou préféreriez-vous que je la lise?

Le président: Non, ce n'est pas nécessaire. Elle sera annexée au procès-verbal. Comme nous l'avons fait pour un témoin précédent, votre document sera annexé au procès-verbal.

[*Text*]

Before we go on, I just want to clarify to the other members of the committee that you're not going to be able to hang around until after we've gone through questions so that we can have a discussion of where we go next. If there's any problem with that, we would interrupt and get to it. But hearing no problems, I now turn to Mrs. Catterall to pose questions to the witness.

Mrs. Catterall: I wonder if you could go back, because I didn't have your written text in front of me. I want to be sure I understand clearly your explanation about the response capability on the west coast, how it differs, how you saw the potential for a different kind of system.

Mr. Belsher: I wonder if the gentleman would outline Burrard Clean—I think that's the one you referred to—and what it's function is. I don't think all the members here would know what it is. That would help clarify things.

Mr. Barlow: What goes on in the west coast at the moment, primarily in the Lower Mainland area where the greatest volume of traffic is... Because of its own requirements the oil industry created a company—I trust my history is correct—called Burrard Clean. Burrard Clean primarily was set up to look after the oil industry's requirements, and spills around terminals and so forth. Because of its nature, and because of its growth, and because of public pressure, I suppose, and their answer to their public responsibility, any time there has ever been a spill, whether minor or a little more than minor around the Vancouver area, Burrard Clean has always responded. And they ultimately billed through to the owner, in most cases, where it's perhaps gone through the court system.

We have had a working relationship and applaud Burrard Clean's efforts over the last fifteen years. They have had no reason whatsoever to respond to any requirement that the private sector has had when it's had a spill. They weren't funded by us; they merely cooperated with us, and through the port of Vancouver, I would add, who would call them out, bear the bill, and the process would continue on through there.

I question seriously the possibility of any other response organization ever opening shop in the west coast. It is far too expensive. We, as the dry cargo industry—and I can speak for the passenger cruise ships and I do speak in general terms on behalf of the Shipping Federation of Canada, which handles these—could never fund what it would cost to set up an oil spill response organization. It's impossible.

We earlier heard the possibility of $10,000 a call. That $10,000 a call was reflective of what it would cost to have a 10,000-tonne capacity clean-up in the area of Prince Rupert, when it was initially designated as a primary area of response.

[*Translation*]

Avant de continuer, je crois bon d'expliquer aux autres membres du comité que vous n'allez pas pouvoir rester après la période des questions pour que nous puissions discuter de ce que nous voulons faire par la suite. Si quelqu'un y voit un problème particulier, nous pourrions nous arrêter là et passer tout de suite à l'étape de la discussion. Comme cela ne semble pas être le cas, je donne maintenant la parole à Madame Catterall pour qu'elle pose ses questions aux témoins.

Mme Catterall: Je me demande si nous pourrions revenir en arrière, parce que je n'ai pas votre texte devant moi. Je veux être certaine d'avoir bien compris votre explication quant à la capacité d'intervention sur la Côte ouest et le système différent que vous envisagez.

M. Belsher: Je me demande si le témoin pourrait nous donner quelques explications sur Burrard Clean—je pense que c'est la société à laquelle vous avez fait allusion—et sur ses activités. Je ne pense pas que tous les députés ici savent ce que sont les activités de cette entreprise. Cela permettrait d'éclaircir les choses.

M. Barlow: Sur la Côte ouest, à l'heure actuelle, surtout le long du Lower Mainland, la partie sud-ouest de la côte, où le trafic est le plus intense... L'industrie pétrolière a créé une société pour répondre à ses propres besoins—j'espère me souvenir correctement de l'historique de la situation—appelé Burrard Clean. Burrard Clean a été formé surtout pour répondre aux exigences de l'industrie pétrolière pour nettoyer les déversements aux terminaux maritimes, par exemple. À cause de sa nature et de l'expansion qu'elle a prise, et aussi en raison des pressions exercées par le public, je suppose, et aussi sans doute par sens des responsabilités publiques, Burrard Clean est toujours intervenu quand il y a eu un déversement mineur—ou plus important—dans la région de Vancouver. Suite à une décision des tribunaux, dans la plupart des cas, Burrard Clean facturait le propriétaire.

Nous avons entretenu de bons rapports de travail avec cette société et nous félicitons Burrard Clean de ses efforts au cours des 15 dernières années. Elle n'avait aucune raison de réagir aux déversements qui relevaient du secteur privé. Elle n'était pas financée par le secteur privé; elle coopérait tout simplement avec nous, avec l'aide du corps de Vancouver, qui lui transmettait les demandes, et assumait les frais provisoirement, avant que les autres étapes du processus ne se mettent en marche.

Je doute sérieusement qu'un autre organisme d'intervention puisse offrir ses services sur la Côte ouest. C'est beaucoup trop coûteux. Nous, les transporteurs de marchandises sèches—et je parle au nom des navires de croisière ainsi qu'au nom de la Fédération maritime du Canada—ne pourrions jamais financer la mise sur pied d'un organisme d'intervention pour faire face aux déversements de pétrole. C'est impossible.

Quelqu'un a cité auparavant le chiffre de 10 000$ comme coût éventuel de chaque intervention. Ce chiffre de 10 000$ par intervention vous donne une idée de ce que cela coûterait pour mettre sur pied une capacité d'intervention susceptible de faire

[*Texte*]

Through the consultative process, we've proven that there's no need to have that in the Prince Rupert area, that the only reason you would ever have a massive clean-up response organization in the Prince Rupert area would be to handle the south of the 49th oil traffic moving from Alaska.

Quite frankly, representing the international dry cargo trade in and out of Vancouver primarily, we're not going to fund that. That, we feel, lies solely in the lap of the Canadian Coast Guard. And I agree, I believe it was Mr. Fulton's comments in the debate, about the seriously underfunded Canadian Coast Guard's capabilities. We don't have the vehicle, or the money, or the inclination to go after people to get them to fund to do that either, quite frankly.

• 1220

Mrs. Catterall: A number of pieces of legislation affect the whole business of shipping and safety and so on. Do you feel this legislation goes any way towards bringing those controls into one piece of legislation, or are we still dealing with a number of pieces of legislation? It's fairly standard that it's difficult for industries to operate, whatever the industry is, when there are differing requirements and differing pieces of legislation.

Mr. Barlow: In the marine industry we spend a great deal of our time now on airplanes coming back to Ottawa because of the various bits of legislation that come up from different parts of the government. It's an expensive and somewhat time-consuming exercise, but we enjoy certain aspects of it.

I would suggest that our primary concern as a marine industry, as a shipping business, and as citizens of the country... I'm not concerned about the other issues at the moment. I agree the other issues have to be dealt with, and I agree we will be there to participate and to be, as the new word is, partners in the process. Our main concern at the moment is to get a response organization oil spill recovery clean-up system on the west coast that works.

Mrs. Catterall: Let me come back to one of your other comments about the inadequate resourcing of the coast guard. That was throughout the Brander-Smith report and recommendations. I know there's been some improvement. I'm not sure it should qualify as green plan funding because it's not directly... How do you read that situation now? How far is it still from what it should be? How much improvement has been made? You mentioned the different regional situations. Clearly the Great Lakes and St. Lawrence is a different situation from the east coast and the west coast. In terms of the needs of the shipping industry and your relationship with the Coast Guard, what are your comments on how far it's come?

[*Traduction*]

face à des déversements pouvant atteindre 10 000 tonnes dans la région de Prince Rupert qui avait été désignée comme réaction principale au départ. Par le processus de consultation, nous avons prouvé que nous n'avons pas besoin de cette capacité dans la région de Prince Rupert et que la seule raison de mettre sur pied une telle capacité serait pour pouvoir intervenir en cas de déversements causés par des navires américains en provenance de l'Alaska.

Bien franchement, et je vous parle au nom des navires qui font le commerce international des marchandises sèches depuis Vancouver surtout, nous n'avons pas l'intention de financer une capacité d'intervention pour ces déversements. Nous pensons que cette responsabilité incombe uniquement à de la Garde côtière canadienne. Et je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Fulton, je pense, à propos des ressources tout à fait insuffisantes qui sont consacrées à la capacité de la Garde côtière canadienne en la matière. Nous ne pouvons demander aux membres de l'industrie de financer ce genre de capacité; nous n'en n'avons ni le mécanisme, ni l'argent, ni l'envie, bien franchement.

Mme Catterall: Il y a toute une série de lois qui portent sur la marine marchande, la sécurité, et ainsi de suite. Pensez-vous que ce projet de loi contribuera à réunir tous ces éléments épars en une seule loi, ou y aura-t-il encore toute une série de mesures législatives qui s'appliqueront? C'est un fait reconnu que les industries, quelles qu'elles soient, ont du mal à opérer quand elles doivent tenir compte de diverses exigences et sont régies par plusieurs lois.

M. Barlow: Les représentants de l'industrie maritime passent beaucoup de temps à prendre des avions en direction d'Ottawa pour discuter, précisément, des diverse mesures législatives qui nous sont imposées par divers secteurs du gouvernement. C'est un exercice coûteux, qui prend du temps, bien que nous apprécions certains de ses aspects.

En tant qu'industrie maritime, qu'entreprise de commerce maritime, et que citoyens de ce pays, notre préoccupation première... je vais faire abstraction des autres questions pour l'instant. Je suis d'accord qu'il faille traiter de ces autres questions à un moment donné, et nous vous offrirons notre coopération en temps et lieu et serons disposés, comme le veut l'expression à la mode en ce moment, à être vos partenaires dans ce processus. Mais notre préoccupation première, à l'heure actuelle, c'est d'assurer la mise sur pied d'un organisme d'intervention pour faire face aux déversements de pétrole sur la côte ouest, un réseau d'organismes efficace.

Mme Catterall: Permettez-moi de revenir sur ce que vous venez de dire à propos des ressources insuffisantes de la garde côtière. On l'a répété à maintes reprises tout au long du Rapport Brander-Smith, ainsi que dans ses recommandations. Je sais qu'il y a eu une certaine amélioration. Je ne suis pas sûre que cela réponde aux critères de financement énoncés par le plan vert, car ce n'est pas directement... Comment décririez-vous la situation maintenant? Sommes-nous encore très loin de la situation idéale? Y a-t-il eu beaucoup de progrès? Vous avez parlé des disparités régionales. Il est clair qu'on rencontre des situations différentes sur la côte est, sur la côte ouest et dans la région des Grands Lacs et du St-Laurent. Mais, pour ce qui est des besoins de l'industrie, du commerce maritime et du rapport avec la garde côtière, que pensez-vous des progrès qui ont été réalisés jusqu'à maintenant?

[*Text*]

Mr. Barlow: We make an annual visit. The Chamber of Shipping comes back every year and has a meeting with the coast guard and various other government agencies we touch upon. I think it basically shocks people that we come back and applaud what is going on in our working relationship with various departments, including the coast guard. We work very closely with the coast guard on the west coast and have very close contact; in fact, went over and had a chat with the new commissioner yesterday.

Going back to some of the previous discussion that came up when the coast guard was here and they talked about port stay control, I can tell you, because my other hat is that I'm in the shipping business as well... I get fingernails dirty and play on ships so I know a little bit of which I speak. Port stay control, which is what we were talking about and alluding to when they were talking about the inspection of the 38% of the ships, from a shipping industry perspective is a real pain. It is an absolute frightful pain but a very necessary element in protecting Canadian waters and life at sea. We applaud the coast guard's efforts but it causes us tremendous grief. The amount of workload it puts on us getting all this stuff straightened out. . .but that's the nature of the business and that's the name of the game in the 1990s.

I think the coast guard is doing a tremendous amount towards preventive measures now as opposed to before. These guys are going on ships, and if the ship isn't right they're demanding that it's fixed. From an honest standpoint these guys come on and say, well, we only had so many deficiencies and we only had so many this, but a lot of times because of attendance by the agent and so forth, the stuff is looked after right away. It could be a minor thing or it could be a big thing, but bang—it's looked after, four hours.

The cost of delaying a ship as opposed to fighting off getting the thing fixed doesn't make any sense, so you get it fixed. Some counterparts of mine have had a ship tied up in Baie-Comeau for the last seven days at the tune of $500,000 of repair work to get it done.

The other side of that hat, of course, is what we consider the public domain and what the coast guard should be responding to as a public domain—i.e., the possible pollution on the west coast from U.S. oil movements from the Canadian coast. I don't know. . .where does the money come from? I can tell you right now it's not going to come from the international dry cargo ships because they'll just run and hide.

• 1225

I'm surprised that nobody else alluded to this earlier in the comments. We spent three and a half days in the Transport Canada training institute in Cornwall, Ontario, which was a very enlightening experience. One of the working committee

[*Translation*]

M. Barlow: Nous leur rendons visite une fois par an. La *Chamber of Shipping* se réunit tous les ans avec des représentants de la garde côtière et des divers autres organismes gouvernementaux en cause. Nous pensons que les gens sont estomaqués quand nous décrivons en termes positifs les rapports que nous avons avec les divers ministères et la garde côtière. Nous travaillons en étroite collaboration avec la garde côtière sur la côte ouest et nous avons des rapports soutenus avec elle; de fait, nous sommes allés nous entretenir brièvement avec le nouveau commissaire hier.

Mais, pour revenir à certaines discussions qui ont eu lieu auparavant quand la garde côtière a comparu, elle a parlé des contrôles de séjour au port, et c'est quelque chose que je connais un peu en raison de mes autres activités dans l'industrie du commerce maritime... Je n'ai pas peur de me salir les mains sur les navires et je connais passablement bien le sujet. Le contrôle des séjours au port, les contrôles auxquels nous faisions allusion quand nous parlions de l'inspection de 38 p. 100 des navires, sont un irritant prodigieux du point de vue de l'industrie du commerce maritime. Ces contrôles sont très ennuyeux mais sont vraiment nécessaires à la protection des eaux canadiennes et à la sécurité des activités en mer. Nous félicitons la garde côtière de ses efforts mais cela nous cause toutes sortes de difficultés. Le fait d'avoir à nous conformer à toutes ces exigences ajoute une charge de travail considérable à. . . mais, c'est la nature de ce genre d'activité qui l'exige et ce sont les règles du jeu dans les années 90.

Je pense que la garde côtière met maintenant en oeuvre toutes sortes de mesures préventives, chose qu'elle ne faisait pas auparavant. Les officiers de la garde côtière montent à bord des navires et exigent que tout soit conforme aux règlements, et quand ce n'est pas le cas, l'agent de la garde côtière monte à bord et fait une inspection impartiale, puis il dresse la liste des problèmes ou des lacunes, et souvent, à cause de son intervention, les problèmes sont réglés dans l'immédiat. Ils peuvent être mineurs ou majeurs, mais ils sont réglés tout de suite, dans les quatre heures qui suivent l'inspection.

Si on compare ce qu'il en coûte de retenir le navire au port et de rectifier la situation fautive relevée par la garde côtière, il est toujours beaucoup moins coûteux de se conformer aux règlements, alors on opte pour cette solution. Certains de mes homologues dans cette industrie ont dû retenir un navire au port à Baie-Comeau pendant sept jours, un coût de 500 000 dollars, pour faire effectuer des réparations.

Le revers de la médaille, bien sûr, c'est que nous considérons que certaines choses relèvent du domaine public et sont la responsabilité de la garde côtière; il s'agit de la pollution éventuelle de la côte ouest qui pourrait être due aux mouvements de pétrole des navires américains le long de la côte canadienne. Je ne sais pas... Où va-t-on trouver ces fonds? Je peux vous dire d'emblée que ces fonds ne proviendront pas des transporteurs internationaux de marchandise sèche car ils vont tout simplement s'éclipser.

Je m'étonne que personne n'ait relevé cela plus tôt. Nous avons passé trois jours et demi à l'Institut de formation de Transports Canada à Cornwall, en Ontario, ce qui a été très enrichissant. Un des membres du comité de travail venait de la

[*Texte*]

members was a gentleman from the International Oil Pollution Compensation Fund. He applauded the Canadian Coast Guard as being the only organization in the world up and running with national standards. We're talking about an international tanker operator; we're not talking about a single big-time tanker owner. We're talking about the international tanker guys coming up and saying, we applaud the Canadian government because the Canadian government is going to supply us with a single defined bit of legislation and we know what we have to deal with.

They go into the United States and they go into a real mish-mash. Washington State is different from Oregon, which differs from California. It's tough sometimes to say to a body that gets a lot of criticism, but I think they've done a very credible job with what they had to do. I agree with some of the remarks that this is a somewhat unholy alliance.

We jumped in at the very beginning. I would suggest that the west coast were the first players to come in and say they were not going to run and hide on this thing. Let's get together, along with the North West CruiseShip Association. I'm not going to stand up in public, or face my kids even, and say we're not going to participate in oil spill response. It's impossible, especially on our coast.

Mr. Fulton: I welcome the witnesses and I thank them for their brief, which has contributed a lot to our procedures here.

I must say I am starting to share the concern that I keep hearing around here that this monopoly may turn into some kind of protection racket, and these guys are sort of laying the muscle on you and making you pay. I am starting to worry about it and I'm starting to think about how we might... I don't think Hunter is about to turn up and put the muscle on everybody and charge these extraordinary fees and so on. At the same time, I'm glad to hear that it's your feeling that generally the shipping industry realizes that a universal, across-the-board approach with fees is a good way to start.

Here in Parliament we have a joint standing committee of the House and the Senate that provide for the scrutiny of regulations. They give that window back onto things to make sure the executive aren't jerking legislation around illegally or unconstitutionally.

I share your concern that we must find some way to make sure of a couple of things. We want to make sure there is a quality capacity to respond. That's really what Brander-Smith wanted and that's what we all want. That's what everybody is saying. This committee certainly can't judge whether or not the cascading of equipment will in fact work, but as I said yesterday, the oil industry itself is going to be on a hell of a hook if this kind of a private sectoral response doesn't work.

Brander-Smith's conclusion was that it's better to give the dough to the coast guard. They're going to be the lead agency. Let them buy the stuff. Let them stockpile it and so on. My feeling is that it may well be that competition is going to be really hard. I think your brief was quite correct. Our big problems are rivet-popping buckets, like the *Philadelphia*. It's had two gigantic spills right off my constituency. I've seen that shit on the beach when it has come in as tar balls onto the shore, and it's horrible. That's another issue.

[*Traduction*]

Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution. Il a félicité la Garde côtière canadienne, le seul organisme au monde à avoir des normes nationales. On parle ici d'un exploitant de navire-citerne, pas d'un gros propriétaire de navires citernes. On parle de spécialistes internationaux des navires citernes qui viennent féliciter le gouvernement du Canada d'avoir rassemblé ses normes en une seule loi. Il sait donc à quoi s'en tenir.

Aux Etats-Unis, c'est la pagaille. De l'Etat de Washington à celui de l'Orégon et à celui de la Californie, la législation varie constamment. Il est parfois dur de féliciter un organisme qui est souvent critiqué, mais je pense que la garde côtière a fait du très bon travail. En revanche, j'admets que c'est peut-être un mariage d'eau et de feu.

Nous sommes des intervenants de la première heure. C'est sur la côte ouest que, les premiers, nous avons décidé de jouer franc jeu. Joignons-nous à la «North West CruiseShip Association.» Je n'oserais dire à quiconque, pas même à mes enfants, que nous ne participerons pas au nettoyage des déversements de pétrole. C'est impossible, surtout sur la côte ouest.

M. Fulton: Je souhaite la bienvenue aux témoins et je les remercie de leur mémoire, qui a apporté beaucoup à nos délibérations.

Moi aussi, je commence à croire que ce monopole se transforme en opération d'extorsion destinée à vous faire abouler du fric. Je commence à le craindre et à me demander comment... Je ne pense pas que Hunter va se mettre à jouer les gros bras et à imposer des frais extraordinaires. Par contre, je suis ravi d'entendre que le secteur de la navigation en général estime qu'une formule universelle basée sur des frais est un bon point de départ.

Ici au Parlement, nous avons un comité mixte permanent chargé de l'examen des règlements. Il veille à ce que le pouvoir exécutif n'enfreigne ni la loi ni la Constitution.

Comme vous, je pense qu'il faut trouver un moyen de garantir une ou deux choses. D'abord, que nous avons des moyens d'intervention de qualité. C'est vraiment ce que voulait Brander-Smith et c'est ce que nous voulons tous. Il y a l'unanimité là-dessus. Evidemment, le comité n'est pas en mesure de déterminer si la distribution en cascade du matériel sera efficace mais, comme je l'ai dit hier, l'industrie pétrolière elle-même sera dans de beaux draps si ce type d'intervention sectorielle privée ne marche pas.

La conclusion de Brander-Smith, c'est qu'il vaut mieux donner l'argent à la garde côtière. C'est elle qui sera l'organisation directrice. Qu'elle achète le matériel et qu'elle le stocke. J'ai l'impression que la concurrence sera âpre. Vous aviez raison quand vous disiez dans votre mémoire que les gros problèmes, ce sont les vieux rafiots comme le Philadelphia. Il a fait deux déversements énormes au large de ma circonscription. J'ai vu cette saloperie venir à terre sous forme de boulettes de goudron, et c'est horrible. Mais ça, c'est une autre histoire.

[*Text*]

I know they come inside our 12-mile limit and they try to avoid it. They try to stay as far out as they can, but we have to realize that we have to have the equipment and have it all up and running. We hear from the industry that in 24 months we'll be in place.

How people are charged, though, is where I would like to hear a little bit more from you. You made some recommendations, but if a minister is just scrutinizing it—you know what this place works like—the minister might scrutinize it in drawer zero for quite a while. We've heard competing views. Some groups are calling for an advisory council with no teeth whatsoever, so they can play gummy bear and have meetings and make popcorn. Then we hear, well, maybe we should have some with the big sharp dagger teeth that can say, listen, those passenger vessels or those dry vessels that are coming in, they're only carrying 1,200 tonnes; why the hell should we be equitably paying into a system that is requiring a 10,000-tonne capacity response?

I'd like to hear from you a little bit more. Who do you really want to be in there with the scrutinizing muscle so it doesn't turn into an oil industry monopoly protection racket?

• 1230

Mr. Barlow: I will address this twofold. I have no intention of being here to beat up on the oil industry.

Through the demonstration of the coast guard statistics and through the demonstration of what MEPP put together at Cornwall, what we see is not a yearly subscription fee of $300. That would be inequitable. We have 3,400 dry cargo ships that come in and out of port. Some of the ships come once, and some come 10 times. We see a cap on the amount of times a guy would have to pay; the North West CruiseShip Association did that with their cruise vessels. That would be a little bit onerous. It might just be a pepper-mill of money.

Our understanding from what MEPP says and from what was demonstrated with the coast guard—and believe me, we spend a tonne of dough from our organization as well as time and effort into research—is that we would be paying somewhere in the neighbourhood of $150 to $175 every time a ship came into Vancouver to have a contract for that vessel with a response organization. It's something we would be willing to do all the work for and just pay the organization on a lump sum basis.

I believe in what MEPP tells me today, what Mr. Vincent and his people have told me today, and what CPPI tells me today. I don't question that. We have had talks with Burrard Clean in Vancouver, which, as far as we can see, is going to be the only response organization.

We have on a big, full piece of paper, working in a tiny little room in Cornwall, what we consider a good working relationship, with the funding that we consider fair. That's dandy, but what will happen five or six years from now if Mr. Vincent and the rest of the body of CPPI move on and some bright whip comes in and says, wait a minute, we can make some money out of this; we don't have any 70,000-tonne tankers going in and out of Vancouver any more, but we still have to

[*Translation*]

Je sais qu'ils pénètrent dans notre zone de 12 000 et qu'ils essaient de l'éviter. Ils essaient de rester le plus loin au large possible, mais il nous faut accepter que nous devons avoir le matériel prêt à être utilisé. Les représentants de l'industrie nous disent que tout sera prêt dans 24 mois.

Mais c'est sur les mises en accusation que je voudrais vous entendre parler. Vous avez fait des recommandations, mais si le ministre se contente d'examiner la chose—vous savez comment on travaille ici—il pourra très bien laisser traîner le dossier dans un tiroir pendant un bon moment. Nous avons entendu des points de vue opposés. Certains groupes réclament un conseil consultatif qui pourra aboyer tant qu'il voudra mais qui sera incapable de mordre. D'autres nous disent qu'il faudrait une bête féroce capable de dire que ces navires à passagers ou ces cargos-secs ne transportent que 1 200 tonnes; pourquoi diable devrions-nous nous partager équitablement le prix d'un système qui exige une capacité d'intervention de 10 000 tonnes?

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus. Qui voudriez-vous voir jouer le rôle de cerbère pour éviter que cela ne se transforme en opération d'extorsion de l'industrie pétrolière?

M. Barlow: Je vais répondre en deux temps. D'abord, je n'ai nullement l'intention d'accabler ici l'industrie du pétrole.

Grâce aux statistiques de la garde côtière et de la démonstration faite par le MEPP à Cornwall, on sait qu'il ne s'agit pas de frais d'abonnement annuel de 300$. Ce serait injuste. Trois mille quatre cents cargos-secs transitent dans le port. Certains viennent une fois, d'autres dix fois. On devrait plafonner le nombre de versements; c'est ce que la «North West Cruise Ship Association» a fait pour ces navires. Ce serait peut-être un peu lourd. Ça pourrait être une vache à billets de banque.

D'après ce que MEPP dit et ce que la garde côtière a fait—et croyez-moi, notre organisation dépense des sommes faramineuses et consacre beaucoup d'efforts à la recherche—on paierait entre 150$ et 175$ chaque fois qu'un navire entrerait au port de Vancouver pour passer un contrat avec un organisme d'intervention. Pour cela, nous serions disposés à faire tout le travail et verser une somme forfaitaire à l'organisme.

Je crois ce que le MEPP, M. Vincent et ses collaborateurs ainsi que l'ICPP me disent aujourd'hui. Je ne le conteste pas. Nous avons eu des discussions avec Burrard Clean à Vancouver qui, d'après ce que je peux deviner, sera le seul organisme d'intervention.

Dans un énorme document, nous avons établi, dans une pièce minuscule à Cornwall, ce que nous estimons être de bonnes relations de travail ainsi qu'un niveau de financement que nous jugeons juste. C'est bien beau, mais que se passera-t-il dans cinq ou six ans si M. Vincent et le reste de l'ICPP vont ailleurs et que son remplaçant s'avise qu'il y a de l'argent à gagner ici. Il n'y a plus de pétroliers de 70 000 tonneaux qui transitent par Vancouver, mais nous disposons toujours de ces

[*Texte*]

have this capability, so why don't we just get a little bit more money out of the dry cargo interests? That is why we feel there has to be protection for the North West CruiseShip Association in the legislation.

I applaud the efforts that MEPP and CPPI have put into this. I truly do. I think they have done a very credible job. They stood up in Cornwall in front of us and told us that these are the dollars it is going to cost us to participate in this thing, and they equate to the dollars that we should be paying and the risk factor we feel.

It is great, it is marvellous, but let's have a marriage contract. Let's have something so that when one of us turns out to be not such a great guy, a third party can come in and say, wait a minute, let's revisit this whole 10,000-tonne thing, since now we can tie the two together. What are we responsible for and what should we be paying for?

Maybe at that time MEPP and CPPI will throw their papers up in the air and say they don't want to be the RO any more. Nobody can legislate that they have to be the ones who do the business, but I think you are going to have a hell of a tough time finding somebody else with $40 million to put into this equation to supply oil clean-up on the west coast. Then we have to revisit the whole thing, don't we? That's our feeling.

Mr. Fulton: Two quickies?

Mr. Barlow: How I feel about. . .?

Mr. Fulton: I've asked some other witnesses, so you know what they are.

Because this bill contains criminal sanctions and starts to deal with the whole issue of carelessness, negligence, impairment and so on, do you think generically it would be a good idea to put something in?

As I have said before, these are the non-intrusive procedures that have been developed by the National Research Council. What do you think shippers of other flags coming into, for example, the port of Vancouver might think of the coast guard having that opportunity and that tool now? Keep in mind that there are many jurisdictions, including the United States, that are moving fast along that track in the post-Hazelwood days.

The second is in relation to floor fines. It doesn't apply so much to the part of the industry you represent. I can think of far fewer cases in terms of most of those vessels than in terms of the *Exxon Valdez*, the *Nestucca* and other kinds of situations like that, but the level of fines has been horrendously low compared to the damage that has occurred, and legislatures both here and in the United States are just starting to go the floor fine route.

Perhaps you could give me your feeling on those two.

• 1235

Mr. Barlow: Very honestly, I would have a tough time commenting on it because of it being a legal question. Philosophically, is it going to prevent an accident? I really don't think so. Is it going to prevent negligence? A negligent person is going to be negligent. I think the self-policing industry we're seeing now is going to avoid a lot of that stuff. I'd certainly hate to see this bill not get through because of something like that.

I can tell you quite honestly that this industry is policing itself very strictly. I'll give you an example. Again, pat the back of the oil industries. A couple of years ago we had a little oil tanker come in that was delivering fuel to the Korean fishing

[*Traduction*]

moyens, alors pourquoi ne pas soutirer un peu plus d'argent des cargos-secs? C'est pourquoi nous estimons que la loi doit protéger la «North West Cruise Ship Association».

Je félicite le MEPP et l'ICPP des efforts qu'ils ont mis là-dedans. Je suis sincère. Ils ont fait du très beau travail. Devant tout le monde, à Cornwall, ils nous ont dit combien cela allait nous coûter et ils ont évalué ce que nous estimons être notre risque.

C'est bien beau, mais passons quand même un contrat de mariage. Mettons quelque chose par écrit et si l'un des deux partenaires se conduit mal, une tierce partie pourra revoir la question des navires de 10 000 tonneaux, puisque les deux peuvent maintenant être mis ensemble. De quoi sommes-nous responsables et à quel prix?

Peut-être qu'à ce moment-là MEPP et l'ICPP balanceront leurs papiers et refuseront d'être l'organisme d'intervention plus longtemps. La loi ne peut pas les forcer à l'être, mais je crois que vous allez avoir beaucoup de mal à trouver quelqu'un d'autre désireux d'investir 40 millions de dollars pour assurer le nettoyage du pétrole sur la côte ouest. Or, à ce moment-là, il faudra bien tout revoir, n'est-ce pas? C'est ce que nous pensons.

M. Fulton: Deux petites, en vitesse?

M. Barlow: Que pensez-vous de. . .?

M. Fulton: J'ai posé la question à d'autres témoins, alors, vous savez ce que c'est.

Comme le projet de loi comprend des sanctions pénales et aborde la question de la négligence et des facultés affaiblies, pensez-vous qu'il serait bon d'introduire quelque chose?

Comme je l'ai dit, ce sont là des procédures non intrusives élaborées par le Conseil national de recherches. Que pensez-vous que des armateurs battant d'autres pavillons qui entrent dans le port de Vancouver penseraient si la garde côtière disposait de ces moyens? N'oubliez pas que d'autres pays, dont les États-Unis, s'engagent rapidement dans cette voie depuis l'affaire Hazelwood.

La deuxième porte sur les amendes minimales. Cela ne s'applique pas tellement à votre secteur de l'industrie. C'est surtout des cas comme celui de l'*Exxon Valdez* et du *Nestucca*, mais les amendes sont ridiculement peu élevées par rapport aux dégâts causés et les parlements, au Canada et aux États-Unis, commencent à peine imposer des amendes minimum.

Qu'en pensez-vous?

M. Barlow: Pour être honnête, j'aurais du mal à vous dire ce que j'en pense parce qu'il s'agit d'une question juridique. Sur le plan des principes, je me demande si cela va empêcher les accidents? Je ne crois pas. Est-ce que cela va empêcher la négligence? Celui qui est négligeant le restera. L'industrie se réglemente elle-même aujourd'hui et réussira à éviter un grand nombre de ces accidents. Je ne voudrais surtout pas que le projet de loi ne soit pas adopté pour cette raison.

Je peux vous dire avec la plus grande franchise que l'industrie se réglemente de façon très rigoureuse. Je vais vous en donner un exemple. Je vais encore envoyer des fleurs à l'industrie pétrolière. Il y a quelques années, un petit pétrolier

[*Text*]

fleet outside the Bering Sea. This ship came in and, I tell you, it looked spotless. As a little oil tanker, it looked great. The crew looked precise. It didn't meet Exxon's standards and they would not load cargo on the ship. Now, if that isn't self-policing, I don't know what is.

We thought it was a little bit radical. It actually seemed a bit goofy, but they were making a point. Like a lot of people in our industry, the minute I woke up and heard the name Hazelwood, I thought, I'm going to learn to hate this man. I've learned to hate the man, and it's nice to know he's got a job teaching navigation in Boston. That's great.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Wilbee: I thought you couldn't remember his name.

Mr. Fulton: I try to forget.

Mr. Barlow: You should never forget Mr. Hazelwood's name.

Mr. Fulton: No. Thank you.

Mr. Wilbee: I just have one question and it's sort of along the same line, self-policing. We recognize they're a reputable firm, but it seems to me a ship showed up off the west coast of Vancouver Island a few years ago, and I've forgotten whether it was Taiwanese, but it was completely blind. The radar was gone and it was obviously the type of ship that was going to cause a problem.

The regular lines, like Cosco, etc., are obviously going to maintain a standard. But you have these. . .you might call them rogues that are still around. Is there any way these people are going to be controlled? You've talked about the 38% inspection of foreign vessels and so on. Does your organization service these ships, or are they disappearing? What's happening there?

Mr. Barlow: It's interesting when you refer to Cosco. I had the pleasure of visiting mainland China in February for a couple of weeks. I took a tour up the river in Shanghai. The formulation of Cosco into a private company throws 630 ships they own into the private market place. I would hate to guess how many would meet the rigid standards of the Canadian Coast Guard now.

We can do absolutely nothing about a ship that's coming from Asia to Vancouver or from Australia to Vancouver. We've spent a lot of time through our chamber, through its individual members, going out to shipowners and telling them what's going on, informing them about the rigidity of. . .

Some of the phone calls we get back from owners around us. . .I put the phone down on my desk and let them go on for 15 minutes. With due respect to the ladies present, they say, you sons of bitches, you don't have any idea what we're doing and we're never going to send another ship there again. Slam, down goes the phone. Maybe I don't want to see that ship in here either.

We're a little tougher. The Canadian Coast Guard right now looks like a bunch of white knights on white horses charging over the hill, going to right the wrongs of the world. Sometimes it's a little bit too strong and sometimes it's justified, but I think you can rest assured it's being done. In fact, we are hosting a luncheon next Tuesday for the international port state control symposium that is being held in Vancouver.

[*Translation*]

venait ravitailler la flotille de pêche coréenne à l'extérieur de la mer de Béring. Ce ravitailleur avait l'air immaculé. Pour un petit pétrolier, il avait l'air impeccable. L'équipage était précis dans ses manoeuvres. Pourtant, il ne répondait pas aux normes d'Exxon, qui a refusé de charger le navire. Voilà bien un exemple d'auto-réglementation.

Cela nous a semblé un peu excessif, voire ridicule, mais pour Exxon c'était une question de principes. Comme beaucoup de gens dans mon domaine, le jour où j'ai entendu le nom de Hazelwood je me suis dit que j'allais haïr cet homme. C'est ce qui est arrivé, et il est réconfortant de savoir qu'il enseigne aujourd'hui la navigation à Boston. Fameux, hein!

Des voix: Oh, oh!

M. Wilbee: Je pensais que vous aviez oublié son nom.

M. Fulton: Je voudrais bien l'oublier.

M. Barlow: N'oubliez surtout pas le nom de M. Hazelwood.

M. Fulton: Non. Merci.

M. Wilbee: Je n'ai qu'une question et elle porte elle aussi sur l'auto-réglementation. Nous savons qu'il s'agit d'une entreprise réputée, mais il me semble qu'un navire est apparu sur la côte ouest de l'île de Vancouver il y a quelques années. Il était peut-être taïwanais, en tout cas il était complètement aveugle. Le radar était en panne et c'est justement là le type de navire qui va causer des problèmes.

Les lignes régulières, comme Costco, pourront évidemment maintenir leurs normes. Mais il y a ces. . . ces flibustiers, pour ainsi dire, qui traînent encore. Pourra-t-on agir sur ces gens-là? Vous avez parlé de l'inspection à 38 p. 100 des navires étrangers, etc. Est-ce que votre organisme fait la maintenance de ces navires ou est-ce qu'ils disparaissent? Qu'est-ce qui se passe?

M. Barlow: Je trouve intéressant que vous ayez parlé de Costco. J'ai eu le plaisir de passer deux semaines en Chine en février. J'ai pris une excursion qui remontait le fleuve à Shanghaï. La dénationalisation de Costco mettra 630 navires sur le marché privé. J'aurais bien du mal à dire combien d'entre eux répondront aux nouveaux critères de la garde côtière canadienne.

Nous ne pouvons absolument rien faire dans le cas de navires qui arrivent à Vancouver en provenance d'Asie ou d'Australie. Les membres de notre Chambre ont consacré beaucoup de temps à des entretiens avec des propriétaires de navires pour leur dire ce qui se passait, les informer de la rigueur de. . .

Il y a des coups de téléphone que je reçois des propriétaires. . . je dépose le récepteur sur mon bureau et je les laisse aller pendant 15 minutes. Je m'excuse auprès des dames ici présentes, mais ils disent vous, espèces d'enfants de putains, vous n'avez aucune idée de ce que nous faisons et plus jamais nous n'enverrons de navires chez vous. Et vlan! Ils raccrochent. Remarquez que je ne tiens peut-être pas à revoir ce navire ici non plus.

Nous sommes un peu plus durs. Aujourd'hui, la garde côtière canadienne a l'air de preux chevaliers redresseurs de torts. Parfois c'est un peu trop fort et parfois c'est justifié, mais soyez assurés qu'on s'en occupe. De fait, c'est nous qui offrons le déjeuner mardi prochain à l'occasion du colloque international sur les ports qui se tiendra à Vancouver.

[*Texte*]

Mr. Wilbee: Does this bill strengthen Canada's ability, the coast guard's ability, to deal with these ships that don't comply?

Mr. Barlow: No, this bill has nothing to do with it.

Mr. Belsher: I just have one small question, and I want to thank Mr. Barlow and Captain Stevens for appearing before us this morning. On the fairness and equity, I think you added the word "reasonableness". I've written in my own notes "cheap". Does this really add anything to it on fairness and equity?

• 1240

Mr. Barlow: If you look up "fair" in the dictionary, it says "equitable". If you look up "equitable" in the dictionary it says "fair". If you look up "reasonable" in the dictionary, it means how much you're going to pay out of your pocket, i.e., "cheap".

Mr. Belsher: Does it really warrant an amendment?

Capt Stevens: It's already in the bill.

Mr. Barlow: It's basically there.

Capt Stevens: The minister can recover reasonable costs. In other words, the minister is not going to pay—

Mr. Belsher: Okay. I was going to challenge you in that your organization really is the tankers and all that. In light of your graduated scale of who's the worst and so on, over the past five years if you take a look at what we've had to investigate—

Mr. Barlow: It's us.

Mr. Belsher: Yes. There are so many more of you.

Mr. Barlow: No question. We'll tell you it's us. We'll stand here in front of this committee and say it's us. But how much is it? It's certainly not catastrophic. It's certainly not significant. It's certainly attended to immediately, without delay.

The Chairman: We're going to have to call this.

Thank you very much, Mr. Barlow, Captain Stevens, for your very useful submissions. The nice word you said about the coast guard will I hope ring in everyone's ears for at least awhile.

Can we quickly turn to where we go next. The particular proposal for next Tuesday is that we invite Bob Bossin, that we invite David Brander-Smith. Is it in our interest to hear from the witnesses Mr. Ring has suggested? These are Ken Ryan and Wayne Halley, technical people.

Mr. Fulton: On your question, Mr. Chairman, I think it is a good idea for us to get in some experts on response techniques, particularly for the record, so that we can examine experts and ask what we are going to have 24 months from now, if it is adequate. I think those are the types of questions for the record that we have to get down.

The Chairman: Before you go any further, just on that one, then, is it either or both? Do you have recommendations?

Mr. Fulton: I think both. I stand to be corrected by Mr. Ring, but I think one is an expert on response technology and the other is an expert on double hulls.

The Chairman: They can come together and present it together.

[*Traduction*]

M. Wilbee: Est-ce que le projet de loi aidera le Canada et la garde côtière à prendre des mesures contre les navires délinquants?

M. Barlow: Non, le projet de loi n'a rien à voir avec cela.

M. Belsher: Je tiens à remercier M. Barlow et le Capitaine Stevens d'être venus ici ce matin, et je n'ai qu'une toute petite question à leur poser. À propos de la question de la justice, vous avez, je pense, ajouté le mot «raisonnable». Moi, j'ai noté le mot «bon marché». Est-ce que cela ajoute quoi que soit à la question de la justice et de l'équité?

M. Barlow: Si vous consultez le mot «juste» au dictionnaire, on vous renvoie à «équitable». À équitable, on vous dit «qui est conforme à l'équité». À «raisonnable», on donne comme exemple «prix raisonnable» et l'on renvoie à «modéré».

M. Belsher: Est-ce que cela mérite vraiment un amendement?

Capt Stevens: C'est déjà dans le projet de loi.

M. Barlow: Essentiellement ça y est.

Capt Stevens: Le ministre peut recouvrer les frais raisonnables. Autrement dit, il ne va pas. . .

M. Belsher: D'accord. J'allais vous objecter que votre organisation est un regroupement de pétroliers. Vue votre échelle des pires cas, sur les cinq dernières années et les enquêtes. . .

M. Barlow: C'est nous.

M. Belsher: Oui. Il y en a beaucoup d'autres comme vous.

M. Barlow: C'est indiscutable. Je vous l'ai dit: c'est nous. En public, devant le comité, je vais le reconnaître. Mais cela représente combien? Ce n'est sûrement pas catastrophique. Ce n'est sûrement pas énorme. On s'en occupe déjà sur-le-champ, sans le moindre délai.

Le président: Il va falloir s'arrêter ici.

Merci beaucoup, monsieur Barlow et vous capitaine Stevens, de vos témoignages très utiles. Les propos élogieux que vous avez tenus à propos de la garde côtière vont résonner encore longtemps, j'espère.

Nous ferions bien de passer maintenant à la suite de nos travaux. Il a été proposé d'inviter pour mardi prochain Bob Bossin et David Brander-Smith. Souhaitez-vous entendre les témoins proposés par M. Ring? Il s'agit de Ken Ryan et de Wayne Halley, des spécialistes des techniques pertinentes.

M. Fulton: Je pense qu'il serait bon d'entendre des spécialistes des techniques d'intervention, surtout pour les besoins du compte-rendu. Interrogeons-les pour savoir ce que nous aurons dans 24 mois. C'est le genre de réponses qu'il faudrait obtenir de façon officielle.

Le président: Avant de passer à autre chose, est-ce qu'on entend un des deux ou les deux? Avez-vous des idées?

M. Fulton: Les deux. M. Ring pourra me reprendre, mais je pense que l'un des deux est spécialiste des techniques d'intervention tandis que l'autre est spécialiste des doubles coques.

Le président: Ils peuvent venir ensemble et comparaître en même temps.

[*Text*]

Is it agreed, then, that we'll invite those two witnesses? Do we agree on Bossin and do we agree on Brander-Smith?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Fulton: In both their cases, I think they. . .certainly for Mr. Bossin there's been a request for a plane ticket.

The Chairman: A reimbursement of travel expenses.

Mr. Fulton: I think that certainly should be done.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: So that's agreed for both Bossin and Brander-Smith.

Mr. Fulton: In terms of the other potential witnesses that have been contacted—the Conservation Council of New Brunswick, West Coast Environmental Law Association, Greenpeace, Friends of the Earth, and anyone else we contacted—if they have some concerns about the legislation, let's get them to fax it to us by Tuesday. I don't think we can put off hearing people until the middle of June. My understanding of the calendar is that it's going to collapse by then. Then this will die.

If they raise something that is alarming to us. . .because that way Greenpeace can contact their international organization, Friends of the Earth can contact their international organization. We'll leave it to them. If there's something dire in this legislation they want to bring to our attention, let's ask them to do it by fax to the clerk by Tuesday. I think these other witnesses can provide useful, direct experience and information.

The Chairman: Is that agreeable?

Some hon. members: Agreed.

Mrs. Catterall: It seems to be the only possible alternative if we want to get something through the House.

The Chairman: So we would ask those groups and any others to submit their written briefs by fax by 9:30 a.m., if they could get it to us by then, on Tuesday.

Mr. Fulton: What is the clerk's fax number, for the *Minutes of Proceedings and Evidence*?

The Clerk of the Committee: It is 995-2106.

The Chairman: We would then intend, having heard the three witnesses and considered any written briefs, to proceed immediately to deal with it clause by clause. If we're able, we'll start on that on Tuesday and complete that on Tuesday. We'll take a crack at that.

Mr. Fulton: I hate being a miserable committee member, but there are a couple of things I would like to offload onto our legal counsel.

First I would like to thank him for the provisioning of the standard five—

The Chairman: Just a second. Let's clarify. Are we finished with the witnesses? No, we are not.

• 1245

Mrs. Catterall: First, I understand that Mr. Bossin is an acceptable witness to a couple of the other west coast environmental organizations, in particular the West Coast Environmental Law Association and the Citizen's Advisory Committee. They would in fact be combining on presentations. . .that's what I understand, Bob.

[*Translation*]

Est-il donc entendu que nous allons inviter ces deux témoins? M. Bossin et M. Brander-Smith?

Des voix: Entendu.

M. Fulton: Les deux ou en tout cas au moins M. Bossin a demandé un billet d'avion.

Le président: Le remboursement des frais de déplacement.

M. Fulton: Cela me semble indiqué.

Des voix: Entendu.

Le président: Nous nous entendons donc sur M. Bossin et Brander-Smith.

M. Fulton: Je propose que les autres organisations nous fassent parvenir leurs documents par fax avant mardi: le Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick, la West Coast Environmental Law Association, Greenpeace, Les Amis de la Terre et toutes les autres que nous avons contactées. Nous ne pouvons plus reporter les audiences jusqu'au milieu de juin. En raison des échéances, tout va s'écrouler avant. Ce sera la mort du projet de loi.

Si on nous signale quelque chose d'alarmant, de cette façon, Greenpeace pourra contacter son siège mondial, et pareil pour Les Amis de la Terre. Ce sera libre à eux. S'ils veulent nous signaler quelque chose de sinistre dans le projet de loi, qu'ils nous l'envoie par fax avant mardi. Les autres témoins peuvent nous donner des renseignements utiles et concrets.

Le président: Cela vous convient-il?

Des voix: Oui.

Mme Catterall: Cela semble être la seule façon de procéder si nous voulons faire adopter quelque chose à la Chambre.

Le président: Nous demanderons donc aux témoins de nous faire parvenir leur mémoire par fax avant 9h30, si possible, mardi prochain.

M. Fulton: Quel est le numéro de fax du greffier, si l'on veut qu'il figure aux *procès-verbaux et témoignages*?

Le greffier du comité: C'est le 995-2106.

Le président: Après avoir entendu les trois témoins et examiné les mémoires, nous passerions immédiatement à l'étude article par article. Si possible, nous pourrions tout faire mardi. On essayera toujours.

M. Fulton: Je ne veux pas faire la mauvaise bête, mais il y a certaines responsabilités dont je préférerais me décharger sur notre conseiller juridique.

Tout d'abord je tiens à le remercier de nous avoir obtenu le texte de la disposition sur l'examen quinquennal. . .

Le président: Un instant. Précisons bien les choses. La question des témoins est-elle réglée? Non.

Mme Catterall: Tout d'abord, je sais de bonne part que M. Bossin est un témoin acceptable pour quelques organisations environnementales de la côte ouest comme la West Coast Environmental Law Association et le Citizen's Advisory Committee. De fait, elles voudraient venir ensemble pour présenter les exposés. . .c'est ce qu'on m'a dit, Bob.

[*Texte*]

The Clerk: Mr. Chairman, my discussion with Mr. Bossin is that this is what he is attempting to do.

The Chairman: That's right. We may yet hear from David Anderson that he would like to do better than this, in which case we'll have to consult. As things now stand, the four named witnesses we are inviting to appear include Mr. Bossin, Mr. Brander-Smith, and the two from coast guard. We are inviting written submissions from everybody else. If anyone else comes forward, then we'll have to get the agreement of the committee.

Mrs. Catterall: I was just trying to clarify that there has in fact been some consultation among several of the organizations on the west coast and that they are satisfied that Mr. Bossin can also speak well for their concerns.

The second issue is that we've heard consistently from our witnesses that we don't have a consistent shipping industry across this country. It's self-evident. . .the Great Lakes-St. Lawrence system is a different shipping system from the east coast or the west coast. I'm concerned if we hear only from people who have been involved in this issue on the west coast and ignore the Great Lakes-St. Lawrence particularly—

The Chairman: We had the Great Lakes-St. Lawrence this morning with the Canadian Shipowners Association.

Mrs. Catterall: From the environmental perspective.

The Chairman: I'm sorry, I didn't notice this.

Mrs. Catterall: As well as the east coast.

The Chairman: The clerk has sought to speak to everyone whose names you submitted, including someone from New Brunswick. We have the report from the clerk. The Conservation Council of New Brunswick indicated. . .that she would communicate with us later today. If she communicates with us today, is it the wish of the committee that she be invited to appear on Tuesday and that her expenses be covered?

Some hon. members: Agreed.

Mrs. Catterall: The third was the International Joint Commission, which was also on my list.

The Chairman: We will get a report on that and see if someone from this organization is able to give us a written brief and/or appear on Tuesday morning, and if you could consult with the clerk on a possible name, that would be helpful.

Is there anything else?

Mrs. Catterall: I think that would cover the main areas.

The Chairman: I just want to clarify one thing for the record. The clerk informed us that he spoke to Bob Bossin and that Bob Bossin said he will contact David Anderson. The clerk tried to contact David Anderson and was unable to do so. At this stage the committee's decision is that it will invite Bob Bossin to come to speak and to cover his expenses, and that's as far as we've gone for today.

Mr. Belsher: That was my question as to whether or not the Bossin invitation might include David Anderson.

The Clerk: They might come together, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

Le greffier: Monsieur le président, d'après mon entretien avec M. Bossin, c'est ce qu'il voudrait faire.

Le président: Oui. Peut-être David Anderson nous dira-t-il qu'il veut faire autre chose, auquel cas il faudra faire des consultations. Dans l'état actuel des choses, les quatre témoins que nous invitons à comparaître sont messieurs Bossin et Brander-Smith, et deux autres de la garde côtière. À tous les autres, nous allons demander de la documentation. Si quelqu'un d'autre se présente, il faudra obtenir l'approbation du comité.

Mme Catterall: Je voulais seulement dire qu'il y a effectivement eu des consultations entre plusieurs des organisations de la côte ouest et qu'elles estiment que M. Bossin a la compétence voulue pour être leur porte-parole.

Deuxièmement, les témoins nous ont dit l'un après l'autre qu'il n'y a pas de cohérence dans l'industrie maritime canadienne. C'est l'évidence même. . . Le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent est différent de celui de la côte est ou de la côte ouest. Je crains que si nous n'entendons que les gens de la côte ouest et non ceux des Grands Lacs et du Saint-Laurent. . .

Le président: Le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent était représenté ce matin par l'Association des armateurs canadiens.

Mme Catterall: Pour parler des questions de l'environnement.

Le président: Désolé, ce n'est pas ce que j'ai remarqué.

Mme Catterall: Et ceux de la côte est.

Le président: Le greffier a tenté de contacter tout ceux dont vous avez fourni le nom, y compris quelqu'un du Nouveau-Brunswick. Vous avez le rapport du greffier. Le Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick a indiqué. . . L'intéressée doit communiquer au plus tard aujourd'hui. Si elle le fait, est-ce que le comité désire qu'elle soit invitée à comparaître mardi et qu'on lui rembourse ses frais de déplacement?

Des voix: Oui.

Mme Catterall: Le troisième témoin était la Commission mixte internationale, qui figurait aussi sur ma liste.

Le président: Renseignons-nous et voyons si un membre de la Commission pourrait nous faire parvenir un mémoire ou comparaître mardi matin, ou les deux, et si vous pouviez donner un nom au greffier, ce serait utile.

Y a-t-il autre chose?

Mme Catterall: Je pense que cela couvre le plus gros.

Le président: Je tiens à faire consigner une chose. Le greffier nous a informé qu'il a communiqué avec Bob Bossin et que celui-ci communiquera avec David Anderson. Le greffier a essayé de communiquer avec David Anderson mais n'y a pas réussi. Pour le moment, le comité décide d'inviter Bob Bossin à comparaître et à lui rembourser ses frais de déplacement. Le comité n'est pas allé plus loin aujourd'hui.

M. Belsher: Justement, j'allais demander si l'invitation à M. Bossin ne pourrait pas inclure le nom de M. David Anderson.

Le greffier: Il se peut qu'ils viennent ensemble, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: At this stage, the committee decision is to cover the expenses of Bob Bossin only. I'm obviously open to any suggestion or recommendation the committee would like to make.

Mr. Belsher: I'd like to see that opened up to include David Anderson, because it makes a very good umbrella.

The Chairman: There is an agreement of the committee that if he is interested in coming on Tuesday, his expenses would also be covered.

Okay, that means the committee has loaded up Tuesday morning, but we'll have to try to be quite efficient if we're going to take a crack at clause by clause on Tuesday. It may be difficult, given the number of amendments.

Mr. Belsher: We might have to go to Wednesday afternoon.

• 1250

The Chairman: Maybe we should just make the decision now to go to Wednesday afternoon. Would that be preferred? Hearing no objection, we will set a meeting for Wednesday at 3:30 p.m. out on the lawn of the Parliament buildings.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: We will then deal with clause by clause. I indicate this to the witnesses who may have submissions on specific submissions we've already had in respect of the proposed amendments. You basically will have until Wednesday midday to get us your views on specific recommendations if you wish to do that.

Mr. Fulton: Could we get a report back from research as soon as possible on this NWT decision on non-Canadian flag deliveries? Because it involves the question of north of 60°, the committee should find out about that as soon as we possibly can.

I would like to thank our legal counsel for providing. . .I think everyone has a copy of the standardized five-year review language. We can certainly deal with that. I spoke with Lee Richardson and he indicated it isn't going to present a problem to go with the five-year standardized review, which I think is a good idea.

On floor fines, we have a reference here to the Criminal Code. I think you heard what went on here today. Maybe we could have included some kind of tests in terms of impairment, negligence and so on, so we could at least look at it. We may reject it if it looks like it is going to get too far afield, but it would be helpful if we could have a nice tight clause. Other jurisdictions are doing it, and we should not be remiss in that it's something we eventually have to have.

The Chairman: Let me intervene at this point. In respect of that particular idea and any others members of the committee have, they should take the responsibility of seeing that a draft is prepared, obviously with the assistance of research and legislative counsel. If we are going to move this thing through expeditiously, it is very important that committee members get amendments to the legislative counsel by the end of the week at the latest. The sooner we can get it to the legislative counsel the better, so that we have a chance of dealing with it.

Jim, on that last point I think you should deal with legislative counsel and research to get an amendment that you wish to propose.

[*Translation*]

Le président: Pour le moment, le comité décide d'assumer uniquement les dépenses de Bob Bossin. Il va sans dire que je suis ouvert à toute suggestion ou recommandation émanant du comité.

M. Belsher: J'aimerais que cette offre s'applique aussi à M. David Anderson puisque cela va très bien ensemble.

Le président: Les membres du comité s'accordent donc pour approuver le remboursement de ses frais de déplacement s'il souhaite venir mardi.

Entendu, cela veut donc dire que notre emploi du temps est complet mardi matin et qu'il faudra redoubler d'efficacité si l'on veut achever l'étude article par article mardi. Ce sera peut-être difficile, vu le nombre d'amendements.

M. Belsher: Il faudra peut-être revenir mercredi après-midi.

Le président: Peut-être devrions-nous décider dès maintenant de pousser jusqu'à mercredi après-midi. Est-ce que ce serait mieux? Comme il n'y a pas d'objection, fixons une séance à mercredi 15h30 sur la pelouse de l'enceinte parlementaire.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous passerons ensuite à l'étude article par article. Je précise ceci à l'intention des témoins qui auront peut-être des choses à dire sur des témoignages déjà reçus concernant les amendements proposés. Ils auront jusqu'à mercredi à midi pour nous faire parvenir leur avis sur des recommandations précises, s'ils le souhaitent.

M. Fulton: Pourrait-on obtenir le plus tôt possible de l'attaché de recherche un rapport sur la décision des Territoires du Nord-Ouest concernant les livraisons par des navires ne battant pas pavillon canadien? Comme cela porte sur la question des zones au nord du soixantième parallèle, le comité devrait tirer la chose au clair le plus tôt possible.

Je tiens à remercier notre conseiller juridique de nous avoir remis à tous le libellé de la disposition sur l'examen quinquennal des lois. Nous pourrons sûrement nous en occuper. J'en ai parlé avec Lee Richardson, et il m'a dit que l'inclusion de l'examen quinquennal de la loi ne fera pas problème, ce qui est une bonne idée à mon avis.

Pour les amendes minimums, nous avons ici un renvoi au Code criminel. Vous avez entendu ce qui s'est passé ici, je crois. Peut-être aurions-nous dû inclure des critères concernant les facultés affaiblies et la négligence; en tout cas, nous pourrons au moins examiner la question. Nous pourrons repousser l'idée si cela semble nous amener trop loin, mais il serait bon d'avoir une bonne disposition, bien ficelée. D'autres gouvernements le font, et il ne faudrait pas faillir à notre devoir si cela doit éventuellement se faire.

Le président: Je dois intervenir ici. Pour ce qui est de cette idée et des autres que pourront proposer les membres du comité, je tiens à leur signaler que c'est à eux de préparer un libellé avec l'aide de l'attaché de recherche et du conseiller juridique. Si nous voulons faire diligence, il faudra que les amendements des membres du comité parviennent au conseiller législatif au plus tard à la fin de la semaine. Plus tôt ce sera, mieux cela vaudra.

Jim, à propos de ce que vous venez de dire, je pense que vous devriez consulter le conseiller législatif et l'attaché de recherche pour obtenir l'amendement que vous souhaitez.

[*Texte*]

Mr. Fulton: I don't have a problem with that. There's one I think there would be agreement around the table that we should have drafted, in all of our mutual benefit, on some kind of safety language on fees and tariffs. It's something we have heard over and over. If counsel could at least look at drafting something, that would be helpful. When you have monopolies, I think it's something you have to have.

The Chairman: Again, as a matter of process, you and any other members of the committee have to take the responsibility for coming to the legislative counsel and saying you would like a draft. You have in front of you specific language from a couple of the submissions already, and it may be that you could ask counsel to put those in a form he would approve for amendment to the bill. Members of the committee are going to have to take responsibility for having something prepared and available when the time comes.

Mr. Fulton: It will be tight by Monday, I'll tell you, but those were the ones I wanted counsel to look at specifically. I always prefer to do it on the record. Then it gets done.

The Chairman: That confirms the point I want to reaffirm, that if you have amendments then you have your job to do.

I now declare the committee adjourned.

[*Traduction*]

M. Fulton: Cela me va. Il y a quelque chose qui devrait faire l'unanimité ici et qui devrait être rédigé, pour le bénéfice de chacun, soit une disposition sur les droits. Cela est revenu constamment sur le tapis. Ce serait bien si le conseiller juridique pouvait rédiger quelque chose. En situation de monopole, je pense que c'est une nécessité.

Le président: Encore une fois, je rappelle que c'est aux membres du comité de s'adresser au conseiller législatif pour obtenir un libellé. Vous avez déjà devant vous le texte de certaines propositions. Peut-être voudriez-vous demander au conseiller législatif de leur donner la forme qui convient pour être incluse dans le projet de loi. Il revient aux membres du comité d'avoir quelque chose de prêt en temps voulu.

M. Fulton: Ce sera serré pour lundi, je vous le garantis, mais c'était ceux-là que je voulais soumettre au conseiller juridique. Je préfère toujours le dire en séance publique. De cette façon, cela ne traîne pas.

Le président: Cela va tout à fait dans le sens de ce que je disais, à savoir que c'est à vous de faire votre travail.

La séance est levée.

APPENDIX "C-121/1"

North West CruiseShip Association

205 - 355 Burrard Street, Vancouver, B.C. V6C 2G8

Telephone (604) 681-2351 Telex 04-51127
Facsimile (604) 681-4364

NORTH WEST CRUISESHIP ASSOCIATION

SUBMISSION TO THE SPECIAL COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS ON BILL C-121

INTRODUCTION

The North West CruiseShip Association (NWCA) represents all of the cruise lines operating out of Vancouver, British Columbia. Over the past years, our members have substantially increased their operations from Vancouver to the point where, during the 1993 season, there will be 18 ships calling at Vancouver carrying approximately 450,000 passengers.

The growth in the number of cruise ships serving Vancouver has been dramatic over the past five years with passenger counts increasing from approximately 325,000 in 1988. Studies done in 1988 estimated the economic benefit to the Canadian economy from the Vancouver cruise ship operations as being between $66,400,000 and $85,300,000. With the 38% increase in the number of passengers, this means that in 1993, the economic benefits will substantially exceed $100,000,000. NWCA expects this growth to continue in the years ahead.

Our members are very concerned about environmental issues. We realize that the continued viability and success of our industry depends on maintaining a strong environmental record. After the Exxon Valdez incident in Alaska, we also know how adverse an impact such disasters can have on our business. Consequently, we support the efforts of the government to strengthen its oil pollution laws and to put in place an effective mechanism to respond to oil pollution disasters should they occur.

As a result, we support almost all of the provisions in Bill C-121. We do, however, have some suggested modifications which we hope this Committee will find constructive. We also want to express our support for the positions taken by the Chamber of Shipping of British Columbia that will be communicated to this Committee later today.

As the Chamber will advise this Committee, it is the threat of an oil tanker spill which is the driving impetus for C-121. While we cannot promise this Committee that cruise ships will never be involved in an oil spill, the fact of the matter is that both the quantity of oil carried by our ships and the tank systems utilized make our members' ships unlikely sources of significant oil pollution incidents.

Specifically, a cruise ship that is fully bunkered is unlikely to be carrying more than 2,000 tonnes of fuel. That fuel is generally stored in eight or more tanks. In the event of a collision, the most likely scenario would be for a single tank to be ruptured with a resulting spill of less than 300 tonnes. While we acknowledge that a spill of this size could be serious, it pales in comparison to the consequences of an incident involving an oil tanker.

FEE STRUCTURE

Bill C-121, as currently drafted, requires our members to enter into agreements with response organizations in the geographic areas in which they operate. As the Chamber of Shipping will advise this Committee, on the West Coast we are likely to see a situation where there is only one response organization in a given geographic area. In effect, we will have a monopoly situation. Since the government will mandate our dealing with that monopoly, we would respectfully request statutory assurances that our dealings will, in fact, be on a fair, equitable and reasonable basis.

In this regard, Bill C-121 now only requires the fees to be fair and equitable. While fees proposed by a response organization may, in fact, appear fair and equitable by looking solely to an economic analysis of the costs being incurred by the response organization, they may still be unreasonable when taking into account all of the other relevant considerations.

Recommendation Number 1: Accordingly, the first amendment NWCA would propose to this Committee is appropriate changes in paragraphs 660.4(4) and (5) to insert a reasonableness requirement in addition to the fair and equitable requirement which is now provided for. This would require substituting the phrase "fair, equitable and reasonable" for the phrase "fair and equitable" in those two paragraphs.

NWCA is a firm believer in the private market system. While the existence of a government mandate that forces our members to enter into an agreement with a response organization and governmental price controls applicable to those agreements are necessary deviations from the private market concept, we still would want the opportunity to negotiate fees with a response organization which may actually be less than those approved by the Minister under Section 660.4. Consequently, NWCA believes the fees established under Section 660.4 should be maximum, rather than fixed, fees.

Recommendation Number 2: The second amendment NWCA would propose to this Committee is the addition of a new paragraph 660.4(12) reading as follows:

> (12) Fees proposed by a response organization or approved by the Minister shall represent the maximum fees chargeable by the response organization. Actual fees charged by the response organization may be less than the maximum fees so proposed or approved.

As this Committee is aware, the MEPP Task Force has undertaken a series of Industry Workshop Meetings, some of which we have participated in. In the March 26, 1993 Report on Industry Workshop Meetings prepared by the MEPP Task Force, the Task Force recommended a response organization fee structure for ships other than oil tankers that we fully support. That recommendation provided that non-tanker vessels would pay a "registration" fee to the response organization, estimated to be in the range of $300-$500 per vessel. No other fees would be paid unless an oil pollution incident did, in fact, occur.

NWCA respectfully requests an amendment to Bill C-121 that incorporates this concept. To accommodate vessels that only call in a geographic area on a very infrequent basis, NWCA believes the registration fee should be determined on a per call basis. On the other hand, for this fee to truly be a "registration" fee, it should not continue to be charged after a specified number of calls in the geographic area during a given year has occurred.

Recommendation Number 3: NWCA would propose for consideration by this Committee the following language to be added to Section 660.4:

> Fees charged by a response organization with respect to any ship other than an oil tanker shall not be considered fair, equitable and reasonable unless they comply with the following:
>
> (a) there shall be a maximum per call registration fee sufficient to reimburse the response organization for its clerical and similar administrative costs incurred in establishing and maintaining its relationship with the owner and operator of the ship. Said registration fee shall not include any provision to reimburse the response organization for the direct or indirect costs incurred by the response organization in purchasing or otherwise maintaining the equipment and resources required by its approved response plan. Except in cases involving an oil pollution incident, no additional fees shall be charged by a response organization as to such ship; and

(b) the Minister, on the advice of the advisory council established pursuant to paragraph 660.7, shall establish a maximum number of ship calls in the geographic area served by the response organization during a calendar year beyond which no additional registration fees shall be charged the ship in respect of such year.

NWCA has previously circulated proposed changes to C-121 which would have specified a payment system for oil pollution incidents involving non-tanker vessels. In that proposal, we suggested that fees to a response organization in the event of an oil pollution incident be limited to actual costs incurred plus 15%. While NWCA believes this idea continues to have merit, concerns have been raised as to whether this proposal would creates administrative problems when it came to determining what were the actual costs involved. NWCA is prepared to withdraw its proposal on this subject and instead leave this issue to the fee-setting process provided for in paragraph 660.4.

Although NWCA believes the intention of the drafters of C-121 was to subject all fees and charges of a response organization to the review procedure provided for in paragraph 660.4, a question has been raised as to whether the "fees" referred to in that paragraph extend to the response organization's charges for responding to an oil pollution incident. To avoid doubt on this question, NWCA would request that paragraph 660.4 be amended to cover fees charged by a response organization in responding to an oil pollution incident.

Recommendation Number 4: NWCA would propose the following addition to paragraph 660.4(2) at the end of the present text:

and a list of the fees, whether consisting of charges or other assessments, that it proposes to charge in responding to an oil pollution incident.

RESPONSE CAPACITY

NWCA agrees with the Chamber of Shipping in its concerns regarding the 10,000 tonnes language now provided for in paragraph 660.2(2)(b) of the Bill. Given the diminishing oil industry presence on the West Coast, NWCA believes that circumstances may arise in the future where this limitation would require maintaining a response capacity that is inconsistent with actual needs. Instead, NWCA believes that flexibility should be written into the statute so that the Minister can reduce the 10,000 tonnes requirement.

NWCA further believes that the Minister, after a review of the actual operations of the non-tanker industry, may determine that it is unnecessary for non-tanker ships to have arrangements with response organizations with respect to the total quantity of oil on the ships. NWCA respectfully reminds the Committee that oil tankers have capacities often in excess of 50,000 tonnes. Yet, no one is proposing a response capacity equal to the oil tanker capacities. Similarly, it seems inappropriate for other ships to be forced to plan for a spill equal to their total capacity when, in fact, a spill of that magnitude is a virtual impossibility. Here again, NWCA seeks only to have flexibility written into the law.

Recommendation Number 5: NWCA proposes amending paragraph 660.2(2)(b) to read as follows:

> (b) have an arrangement with a response organization to which a certificate of designation has been issued pursuant to subsection 660.4(1) in respect of a specified quantity of oil up to the total amount on board the ship both as cargo and as fuel or such lesser amount as is determined by the Minister on the advice of the advisory council established pursuant to paragraph 660.7, to a maximum of ten thousand tonnes or such lesser amount as is determined by the Minister on the advice of said advisory council, and in respect of waters where the ship navigates or engages in a marine activity;

ADVISORY COUNCIL

NWCA supports the position of the Chamber of Shipping as to the composition of the Advisory Council established pursuant to paragraph 660.7.

CRIMINAL PENALTIES

While NWCA supports the increase in criminal penalties under paragraph 664 of the Bill, it is concerned that such penalties not be applied unfairly in situation where criminal sanctions are inappropriate. The Canadian Oil Pollution Prevention Regulations, in their original form and as recently amended, provide circumstances under which the prohibition against oil or oily mixture discharges is inapplicable. To avoid doubt in this area as to the applicability of those regulations to the offences in paragraph 664, NWCA believes the provisions of Section 29 of the Regulations should be incorporated in C-121.

Recommendation Number 6: NWCA proposes the addition of a new paragraph 664(3) to read as follows:

(3) No person or ship shall be guilty of an offence under this Act if the discharge was:

(a) necessary for the purpose of saving lives or preventing the immediate loss of a ship;

(b) as a result of an accident of navigation in which the ship or its equipment is damaged, unless the accident occurs as a result of an action that is outside the ordinary practice of seamen;

(c) minimal and unavoidable and due to the operation of an underwater machinery component; or

(d) made for the purpose of scientific research into pollution abatement or control in accordance with regulations made under section 656.

The above change would have no impact whatsoever on the obligations of the owner or operator of the ship to clean-up an oil spill. Instead, it goes only to the criminal penalties associated with that spill.

The North West CruiseShip Association thanks this Committee for affording us the opportunity to address you. Again, we applaud your efforts to strengthen the ability of Canada to respond to oil pollution incidents. We are hopeful that you will consider our suggestions. If we can provide any additional information, we would be glad to do so.

APPENDIX "C-121/2"

SUBMISSION

TO

THE SPECIAL LEGISLATIVE COMMITTEE

OF

THE HOUSE OF COMMONS

BILL C-121:
AN ACT TO AMEND THE CANADA SHIPPING ACT AND TO AMEND ANOTHER ACT IN CONSEQUENCE THEREOF

by: **CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA**
205 -355 Burrard Street
Vancouver
British Columbia V6G 2G8
tel: 604 681 2351 fax: 604 681 4364

Richard G Barlow, President
Captain Richard C Stevens, Executive Director

Counsel: **Peter G Bernard**
Campney & Murphy
2100 - 1111 West Georgia Street
Vancouver
British Columbia V7X 1K9
tel: 604 688 8022 fax: 604 688 0829

Consultants: **Jonathan Seymour & Associates**
2427 West 36th Avenue
Vancouver
British Columbia V6M 1L7
tel: 604 263 6541 fax: 604 263 5083

Date: **May 21, 1993**

CHAMBER OF SHIPPING
OF BRITISH COLUMBIA

• ESTABLISHED 1923 •

205 · 355 BURRARD STREET · VANCOUVER B C V6C 2G8
TELEPHONE (604) 681-2351 FAX (604) 681-4364

The Chamber of Shipping of British Columbia was originally founded in 1923. It was incorporated as a non profit society under the Societies Act in 1966. Membership is open to any entity established and doing business in British Columbia as a Ship-Owner, Operator or Agent. The Chamber currently has 55 members.

The objectives of the Chamber are to facilitate cooperation among members, to represent the industry with all levels of government, to seek solutions to industry problems and to generally foster improved maritime trade.

The Chamber's Board, consisting of seven elected individuals, meets monthly to discuss and review committee reports - the main work of the Chamber is done through a series of standing committees each chaired by a director and consisting of individuals chosen at large with special knowledge of, or interest in, the brief of each committee. As a body, the Chamber fosters and maintains Board-to-Board contact with other bodies such as the Board of Trade, the Pacific Pilotage Authority and the Vancouver Port Corporation.

The principal standing committees of the Chamber cover Pilotage and Aids to Navigation, Liner Traffic, Legislation and Regulation, Cruise Ship Activity and Port Operations. When considered appropriate additional ad hoc sub-committees are struck for specific purposes such as the study of Port Tariffs or working with government on revision of international regulations.

The Chamber is staffed on a full time basis by an Executive Director plus administrative and secretarial assistance.

LIST OF MEMBERS - 1993

Anchor Shipping Ltd.
Anglo Canadian Shipping Co.
BHP Minerals Canada Ltd.
Blue Star (North America) Ltd.
Canada Maritime Agencies Ltd.
Canadian Transport Company Ltd.
Compass Marine Services Inc.
CTL Westrans
Empire Shipping Company
Farman Shippping Ltd.
Gearbulk Shipping Canada Ltd.
Global Marine (Canada) Inc.
Greer Shippig Ltd.
Inchcape Shipping Services
International Chartering Services
Interocean Steamship Corporation
K Line Canada Ltd.
Kerr Steamship Co. Ltd.
Kingsley Navigation Ltd.
Lavino Shipping Agencies Inc.
Lions Gate Shipping Ltd.
Manhattan Shipping (Canada) Ltd.
Maple Shipping
Mariner Shipping Agencies Ltd.
Maritime Operations Canada Ltd.
Montreal Shipping Inc.
Nootka Shipping International
Norsk Pacific Steamship Canada
North Pacific Shipping Co. Ltd.
Norton Lilly International
OOCL (Canada) Inc.
Pacific Coast Shipping
Pacific Commerce Line
Pacific Concord Shipping Ltd.
Pacnord Agencies Ltd.
Princess Cruises Inc.
Robert Reford Inc.
Rupert Marine Shipping
Sabina Shipping Ltd.
Saga Forest Carriers
Seaboard Shipping Co. Ltd.
Seawave Shipping Agencies Ltd.
SMI Marine Ltd.
South Pacific Interline Ltd.
Star Shipping (Canada) Ltd.
Sultran Limited
Sunline Shipping & Enterprises
Sunrise Shipping Agency
Teekay Shipping (Canada) Ltd.
Trans-Oceanic Shipping Co. Ltd.
Wallem Shipping Services Ltd.
Westward Shipping Ltd.
Westwood Shipping Lines
Weyerhaeuser Canada Ltd.
World Wide Shipping & Chartering

THE CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA

SUBMISSION TO THE SPECIAL COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS ON BILL C-121:
AN ACT TO AMEND THE CANADA SHIPPING ACT AND TO AMEND ANOTHER ACT IN CONSEQUENCE THEREOF

1. SUMMARY

The Chamber of Shipping of British Columbia supports Bill C-121 in principle, and recognises the need to improve Canada's ability to respond effectively to marine oil spills.

Bill C-121 purports to create a private sector market place for the provision of oil spill response capacity. On the west coast this is more likely to result in a monopoly supplier of oil spill response capacity - a monopoly owned by the oil industry. In fact, this is a situation which has prevailed since 1977. We do not object in principle to the concept of a monopoly supplier, not least because this is probably the most effective means of delivering enhanced oil spill response in our region. There must, however, be adequate safeguards to ensure that the monopoly continues to operate benignly when the use of its services becomes mandatory under this bill.

The Chamber's comments in this brief with regards to regional Advisory Councils, Fairness and Equity, and the recognition of regional and sectoral disparities through the adoption of flexible standards, are all designed to protect the parties in the event of failure in the market place created by this bill.

A schedule is attached to this submission which puts forward a number of drafting suggestions designed to address the policy issues raised in the body of this document.

The Chamber has had the opportunity to review the submission made to this Committee by the North West CruiseShip Association and supports the tenor of that document.

2. INTRODUCTION

The Chamber of Shipping of British Columbia has actively participated over the last year in the Canadian Coast Guard's consultative process leading to Bill C-121. It was significantly less active, however, during the first eighteen months of the process - simply because the discussion at that time was limited by the Brander-Smith report to marine spills from **oil tankers**. A few statistics may help to put the issue in perspective.

In 1992, there were over 3,400 calls by deep-sea merchant ships on the British Columbia coast. Fifty of these ships (less than 1.5%) were oil tankers, and only ten of these (0.3%) loaded crude oil in Vancouver - with a maximum cargo loaded of 70,000 tonnes. The majority of the remaining tankers were engaged in the carriage of clean petroleum products, non-persistent oils which pose a relatively minor risk to the environment in comparison to crude oil and heavy fuels (persistent oils).

Much of the risk to the British Columbia coastline from oil spills is directly linked to oil transportation between Alaska and the continental U.S.A. - as evidenced by the *Nestucca* spill in 1988, the *Exxon Valdez* spill in 1989, and the 330 trips undertaken annually along the British Columbia coast by laden U.S.-flag oil tankers en route from Alaska, which includes a significant number of VLCCs (Very Large Crude Carriers) movements with over 200,000 tonnes of crude on board.

3. BROADENING THE NET

When the draft amendments to the Canada Shipping Act were issued by the Canadian Coast Guard in April 1992, it finally became apparent that the whole of the international shipping industry was being swept into the equation. After due consideration, the Chamber concluded that it did indeed have a responsibility in this area as, afterall, each of these 3,400 deep-sea ships carry oil products as fuel for use in main and auxiliary engines. Since that time, the Chamber has supported the principles under-lying this legislation.

4. RELATIVE RISKS

It is the risk of a major spill of crude oil or heavy fuel from an oil tanker which creates the requirement for substantial amounts of oil response equipment to be available on short notice. It is in this context that the planning limit of 10,000 tonnes of response capacity was proposed in the Brander-Smith report and subsequently adopted in this bill. Oil spills from other deep-sea ships tend to be minor affairs - 30 gallons spilt during bunkering operations in port, the loss of a few tons as a result of a minor collision - and there has been a noticeable and welcome reduction in the number of such incidents over the last ten years. This is not to say dry cargo and passenger ships are never involved in more serious incidents leading to potentially greater spillage, but it is very rare for more than one or two fuel oil tanks to be breached. With the average deep-sea ship calling British Columbia carrying less than 1,250 tonnes of fuel, a spill on the west coast of over 450 tonnes is highly improbable.

The purpose of this preamble, is to establish for the Committee the real concerns of the Chamber of Shipping, concerns that need to be comprehensively addressed in the bill. The issue boils down to fairness and equity. To balance.

In descending order, the risk of pollution to the coast of British Columbia arises from:

- oil traffic between Alaska and the continental U.S.A. - a source of pollution lying firmly within the public domain;
- the distribution of oil products around the British Columbia coast - specifically an oil industry issue;
- deep-sea crude oil tankers loading in Vancouver - primarily an oil industry issue;
- a spill of clean petroleum products from a deep-sea tanker calling Vancouver - again an oil industry issue; and
- marine fuel oil spills from traffic other than oil tankers.

Various studies undertaken by the Canadian Coast Guard, the shipping industry, and the oil industry have all shown deep-sea traffic, other than oil tankers, to be a minor contributor to the overall risk of oil pollution.

It is hoped that relative risk will be reflected in the private sector negotiations between the parties to the response contracts once this bill become law. It is the expectation of both the Canadian Coast Guard and the oil industry that this bill will create a free market for oil response services with many buyers (3,400 deep-sea ships on the west coast) and many sellers (newly constituted response organisations).

Perhaps this may happen - but the Chamber is highly sceptical. At present, there is just one private sector oil spill response organisation on the west coast of Canada - a situation that has prevailed since 1977 and is unlikely to change. It is wholly owned by the oil industry. However, the shipping industry has had few qualms in dealing with the organisation. On the west coast, we have enjoyed a relatively benign monopoly, but its benevolence is a product of consultation, mutual respect and regional control. When response contracts become mandatory under this legislation it becomes necessary to ensure, in the absence of a free market, that this on-going monopoly remains benign.

The various points which follow - with respect to regional Advisory Councils, the Fairness and Equity provisions, and recognition of regional and sectoral disparities through the adoption of flexible standards - are all intended to protect the parties in the event of failure in this artificially-created market place.

5. ADVISORY COUNCILS

The regional Advisory Councils enabled under this legislation are intended to be industry-to-industry forum. Let us ensure that this is the case by **defining membership in the Councils within the legislation**. The following representative mix is recommended:

> 1 x oil industry, 2 x response organisation, 1 x domestic shipping, 2 x deep-sea shipping, plus one public interest member - which could be the Canadian Coast Guard.

While there have been suggestions that the role and responsibilities of the Councils need rigorous definition, the Chamber believes this is unnecessary. The bill permits a Council a broad role - if it so chooses - and effective influence can be earned.

6. FAIRNESS & EQUITY

The Fairness and Equity provisions of the bill provide an appropriate safety net in the event that private sector negotiations fail. For clarity, however, the bill should specifically state that a response organisation must file a list of its **maximum fees and charges**. i.e. its tariff of charges for oil response as well as its maximum contract fee.

Fairness and equity could potentially be viewed from several standpoints, and it is actually possible to envisage a situation where the proposed charges could be considered fair and equitable from a strictly accounting perspective but otherwise wholly unreasonable. An amendment is proposed in the attached Schedule to provide for the inclusion of a test of reasonableness.

7. THE PHYSICAL PLANNING CAP

Over the last few months there has been a great deal of discussion as to how regional and sectoral disparities can be recognized in the new regime in a practical manner. This is an issue on both the West Coast and the Great Lakes. In British Columbia, the oil industry is required to provide 10,000 tonnes of response capacity to cover shipments of Canadian oil. But most of the refining capacity in British Columbia will close over the next year, while Canada's west coast crude oil trade is small and variable.

What happens under this bill if the oil movement on the west coast no longer justifies 10,000 tonnes of response capacity? A future scenario which is neither remote nor unlikely. 10,000 tonnes of response capacity will still be required to protect the British Columbia coast from oil spills from the Alaska traffic - but, under this bill, the capacity would be financed entirely by the deep-sea **non-oil** shipping sector.

In order to address this issue, the Chamber recently proposed a planning cap of 450 tonnes of response capacity for non-oil tanker response needs - in recognition of the maximum realistic spill risk. We admit that this creates difficulties with respect to a bill that seeks to provide a universal solution in the face of disparate regional and sectoral needs. As a solution, therefore, we propose that **the Minister should, exceptionally, have the ability to adjust response capacity requirements on a regional and/or sectoral basis** through the application of flexible standards and in response to advice received from regional Advisory Councils.

8. CONCLUSION

The Chamber wishes to thank the Committee for the opportunity to address it on this important subject. The main objective is to enhance Canada's oil spill response capability and passage of this bill will go a long way towards achieving this end.

May 21, 1993

ANNEX "A"

THE CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA
SUBMISSION TO THE SPECIAL COMMITTEE OF THE HOUSE OF COMMONS ON BILL C-121:
SOME DRAFTING SUGGESTIONS

1. Regional Advisory Councils

As an appropriate sub-section within 660.7:

Local associations and other groups representing the interests involved in matters referred to in sections 660.1 to 660.6 shall provide the Commissioner with a list of nominations for membership of any regional Advisory Council. One member shall be selected from those nominated by the oil industry, two members shall be selected from the response organisation or organisations designated for that region, one member shall be selected from those nominated by the domestic shipping industry, and two members from those nominated by the international deep-sea shipping industry. In addition, the Commissioner shall appoint one member to represent the general public interest in the region, this appointee may be a employee of the Canadian Coast Guard.

2. Fairness and Equity Provisions

As an insertion in 660.4 (2), with incidental amendments to the other relevant clauses in section 660.4:

... shall at the time of applying, file with the Minister a list of the *maximum* fees *and charges* that it proposes..

In 660.4(4) and 660.4(5) substitute

...fair, *equitable and reasonable*... for ...fair and equitable...

3. The Physical Planning Cap

Section 660.2(2)(b) could be amended along the following lines:

...660.4(1) in respect of a specified quantity of oil *up to the total amount on board the ship both as cargo and as fuel, or such lesser amount as is determined by the Commissioner on the advice of a regional Advisory Council established under section 660.7 and issued as a standard*, to a maximum of ten thousand tonnes,...

4. Miscellaneous

Item 3 above incidentally looks after the one miscellaneous item. Section 660.2(2)(b) reads:

in English: ...the total amount of oil that the ship **carries**,...
in French: ...la totalite des hydocarbures qu'il a **a bord**...

As the term **carries** could convey **carries at any time**, the English should follow the French by substituting ***on board*** for **carries**.

APPENDICE «C-121/1»

North West CruiseShip Association

205 - 355 Burrard Street, Vancouver, B.C. V6C 2G8 Telephone (604) 681-2351 Telex 04-51127
Facsimile (604) 681-4364

Association des croisières au Nord-ouest (NWCA)

**Présentation au Comité spécial
de la Chambre des communes
sur la loi C-121**

INTRODUCTION

La NWCA représente tous les circuits de croisières qui opèrent à l'extérieur de Vancouver en Colombie Britanique. Au cours des dernières années nos membres ont substantiellement augmenté leurs opérations à partir de Vancouver à un tel point qui, durant la saison 93, 18 navires seront appelés à transporter approximativement 450,000 passagers.

La croissance du nombre de navires de croisière desservant Vancouver a été fulgurante au cours des 5 dernières années. On note en effet une augmentation du nombre de passagers d'environs 325,000 depuis 1988. Des études menées en 1988 évaluaient entre 66,400,000$ et 85,300,000$ les retombées financières des activités de croisières pour l'économie canadienne avec une augmentation de 38% du nombre de passagers. Cela signifie qu'en 1993, les retombées économiques de nos activités dépasseront largement les 100,000,000$. La NWCA s'attend à ce que cette croissance se poursuive au cours des années à venir.

Nos membres sont extrêmement soucieux des problèmes écologiques. Nous sommes conscients que la service et le succès de notre industrie sont intimement liés à une vigilance constante au niveau de l'environnement. Depuis l'incident de l'Exxon Valdez, nous savons combien un tel événement peut être préjudiciable à notre entreprise. Nous supportons donc les efforts du gouvernement pour renforcer sa loi sur la pollution par le pétrole et sa volonté de mettre en place une mécanisme susceptible de remédier aux eventuelles catastrophes écologiques reliées au pétrole.

Nous supportons presque toutes les dispositions de la loi C-121. Nous souhaitons toutefois suggérer quelques modifications que, nous l'esperons, le Comité trouvera constructives. Nous désirons également exprimer notre appui aux positions adoptées par la Chambre des transports de la Columbie Britanique qui seront communiquées au Comité plus tard aujourd'hui.

Comme la Chambre en informera le Comité, c'est la menace d'un déversement pétrolier qui guide la rédaction de la loi C-121. Il nous est impossible de promettre à la Commission que les bateaux de croisières ne seront jamais impliqués dans un déversement de pétrole. Le fait est que la quantité de carburant transportée par nos navires aussi que les systèmes de réservoirs utilisés font en sorte qu'il est peu probable que nos membres soient impliqués dans des incidents de pollution pétrolière d'envergure.

De façon précise, un bateau de croisière ne peut transporter plus de 2000 tonnes de carburant. Ce carburant est généralement entreposé dans 8 réservoirs ou plus. Dans l'éventualité d'une collision, le scénario le plus vraisemblable serait le déversement d'un seul réservoir contenant moins de 300 tonnes de carburant. En admettant qu'un déversement de cette envergure puisse être sérieux, il perd de son importance lorsqu'il est comparé aux conséquences d'un incident impliquant un pétrolier de fort tonnage.

STRUCTURE DES COTISATIONS

Telle que rédigé actuellement, la loi C-121 nécessite de nos membres la ratification d'entente avec les organismes désignés et responsables dans chacune des régions géographiques où ils sont en opération. Comme le recommandera la Chambre des transports à ce Comité, nous nous retrouverons dans la situation où un seul organisme sera responsable d'une région donnée sur la Côte ouest. Dans cette perspective nous nous retrouvons dans une situation de monopole. A partir du moment où le gouvernement nous commande de négocier en situation de monopole, nous réclamons respectueusement l'assurance que ces négociations se feront sur base juste, équitable et raisonnable.

A cet egard, actuellement la loi C-121 prescrit uniquement une cotisation juste et équitable. Même si les cotisations proposées par un organisme désigné semblent juste et équitable sur la base d'une analyse économique des coûts de fonctionnement de l'organisme, elles peuvent être déraisonnable lorsque l'on tient compte des autre facteurs pertinents.

Recommandation #1

En conséquence, la première modification proposée par la NWCA à ce Comité consiste en un changement approprié aux paragraphes 660.4(4) et (5) d'introduire la notion de raisonnable en plus de juste et équitable en ce qui a trait aux exigences. On pourrait aussi lire pour ces deux paragraphes "juste, équitable et raisonnable" au lieu de "juste et équitable".

La NWCA croit fermement au système de l'entreprise privée. Alors qu'un décret gouvernemental impose à nos membres la ratification d'une entente avec un organisme désigné et qu'à cause d'un contrôle gouvernemental des prix, cette entente a un impact direct sur la notion de libre marché, nous désirons avoir l'opportunité de négocier à la baisse des cotisations telles qu'approuvées par le Ministre sous la section 660.4.

En conséquence, la NWCA estime que les cotisations édictées sous la section 660.4 devraient être des cotisations maximums plutôt que des cotisations déterminées par les organismes.

Recommandation #2

Le second amendement de la NWCA propose au Comité l'addition d'un nouveau paragraphe 660.4 (12) qui se lirait comme suit:

(12) Les cotisations proposées par l'organisme mandaté ou approuvées par le Ministre representeront les montants maximums pouvant être réclamés par l'organisme. Les cotisations réclamées pourront être moindre que celles actuellement proposées ou approuvées par le Ministre.

Comme le sait le Comité, un groupe de travail du MEPP a entrepris une série d'ateliers de travail avec l'undustrie auxquels nous avons pris part. Dans son rapport daté du 26 mars 1993, le groupe de travail recommandait une structure de tarification distincte pour les navires autres que les pétroliers, recommandation à laquelle nous avons souscrit pleinement. Cette recommandation établissait que les navires non-pétroliers pourraient payer des cotisations de l'ordre de 300$ à 500$ dollars par bateau à l'organisme mandaté. Aucun autre frais ne devrait pouvoir être réclamé à moins que de nouveaux incidents de pollutions pétrolières ne se produisent.

La NWCA réclame respectueusement un amendement à la loi C-121 afin qu'y soit illustré ce concept. Dans le but d'accomoder les navires qui ne fréquentent qu'occasionnellement une région géographique désignée, la NWCA croit que l'enregistrement des frais devrait être fait sur la base des passages dans la dite région. Par ailleurs, pour que ces cotisations soient véritablement des frais d'enregistrement, elles ne pourraient être réclamées au delà d'un certain nombre de passages dans la région durant une même année.

Recommandation #3

La NWCA veut soumettre à l'attention du Comité les modifications suivantes à être apportées à la section 660.4.

Les cotisations imposées aux navires autres que pétroliers ne devraient pas être réputées justes, équitables et raisonnables si elles soient incompatibles avec ce qui suit:

(a) Les cotisations devront représenter le maximum des frais d'enregistrement susceptible de couvrir les coûts administratifs encourus par l'organisme mandaté pour l'établissement et le maintien de ses relations avec les propriétaires et le personnel des navires. Ces frais n'impliquent aucune somme dédiée au remboursement des dépenses de l'organisme en termes d'achat ou d'entretien d'équipement ainsi que des ressources nécessaires à son fonctionnement. Sauf exceptions dans le cas d'un incident écologique pétrolier, aucune cotisation additionnelle ne sera imposée à ces navires.

(b) Le Ministre, sur avis de ses conseillers et conformement au paragraphe 660.7, déterminera un nombre maximum de visites des navires dans chaque région réglée par un organisme mandaté à l'intérieur d'une année civile, maximum au delà duquel aucune charge additionnelle ne pourra être imposée aux navires au cours de cette même année.

La NWCA a déjà proposé des modifications à la loi C-121 prevoyant un système de cotisation pour les navires autre que les pétroliers. Dans cette proposition, nous suggérions qu'à l'occasion d'un accident écologique pétrolier, les cotisations actuelles soient majorées de 15%. Bien que la NWCA croit toujours au mérite de cette mesure, cette dernière soulève certaines interrogations quant au problème qu'elle ? au moment de déterminer les coûts actuels qu'elle entraîne. La NWCA est disposée à retirer sa proposition à ce sujet et à soumettre plutôt cette question au processus d'ajustement des cotisations prévu au paragraphe 660.4.

Puisque la NWCA croit que l'intention des redacteurs de la loi C-121 était d'assujettir toutes les cotisations et frais des organismes mandatés à un processus de révision prevu au paragraphe 660.4, une question a été soulevée quant à les cotisations dont il est question dans ce paragraphe incluent les frais des organismes mandatés lorsqu'ils répondent à un incident écologique pétrolier.

Afin de éviter tout doute sur cette question, la NWCA demande que le paragraphe 660.4 soit amendé de façon à ce qu'il couvre les frais encourus par l'organisme qui réponde à un incident écologique pétrolier.

Recommandation #4

La NWCA propose l'ajout suivant au paragraphe 660.4(2) à la fin du texte actuel:

> et une liste des frais, qu'elle consiste ou non en des charges ou autre évaluation de coût relatif aux opérations hors des incidents écologiques pétroliers.

CAPACITÉ RESPONSABLE

La NWCA est d'accord avec la Chambre des transports dans sa préoccupation relative à la notion de 10,000 tonnes stipulée au paragraphe 660.2(2)(b) de la loi. Etant donné la présence décroissante de l'industrie pétrolière sur la Côte ouest, la NWCA croit qu'il pourrait s'ariser dans l'avenir que cette limite soit mal adopté aux besoins du moment. Dans cette perspective, la NWCA croit qu'une certaine flexibilité doit être introduite dans la loi afin de permettre au Ministre de réduire l'exigence du 10,000 tonnes.

La NWCA croit de plus que le Ministre, après révision des opérations actuelles des navires, doit être en mesure de déterminer qu'il est inutile pour les navires non-pétroliers de prendre arrangement avec les organismes mandatés lorsqu'ils respectent les quantités maximaux de pétrole sur leur bateau. La NWCA désire rappeler respecteuesement au Comité que les pétroliers ont une capacité qui exède souvent 50,000 tonnes.

Actuellement personne ne réclame une capacité équivalente à celle des pétroliers. Dans la même mesure il semble inapproprié d'imposer aux autres navires un plan de déversement équivalent à leur capacité totale puisqu'un déversement de cette ampleur est virtuellement impossible. Ici encore la NWCA recherche simplement une certaine flexibilité dans la redaction de la loi.

Recommandation #5

La NWCA propose d'amender l'article 660.2(b) de la façon suivante:

> (b) Obtenir un arrangement avec l'organisme mandaté lorsqu'un certificat de désignation a été obtenu conformement à la sous-section 660.4(1) dans le respect de la quantité de pétrole déterminée supérieure au montant total à bord du navire puisque comme le cargo et le carburant à bord, deux montants peuvent être déterminés comme tel par le Ministre sur avis de son conseil conformement au paragraphe 660.7, pour un maximum de 10,000 tonnes ou encore un montant moindre déterminé comme tel par le Ministre sur avis de son conseil et dans le respect des eaux où les bateaux naviguent ou sont engagés dans des activités navales.

CONSEIL CONSULTATIF

La NWCA appuie la position de la Chambre des transports quant à la composition du conseil consultatif établi conformement en paragraphe 660.7.

SANCTIONS CRIMINELLES

Puisque la NWCA appuie l'augumentation sur les peines criminelles au paragraphe 664 de la loi, elle est préocccupée que de telles peines puissent être infligées injustement dans des situations où des sanctions de nature pénale sont inappropriées. Les règlements canadiens sur la prévention de la pollution pétrolière dans leur forme originale et tels que recemment amendés prévient des circonstances où pénalités contre les déversements pétroliers ou leurs dérivés sont inapplicables. Pour éviter tout doute sur l'applicabilité de ces règlements sur les infractions au paragraphe 664, la NWCA croit que les clauses de la section 29 des règlements devraient être incorporées dans la loi C-121.

Recommandation #6

La NWCA propose l'addition d'un nouveau paragraphe 664(3) qui se lit comme suit:

(3) Aucune personne ni aucun navire ne peut être trouvé coupable d'une infraction sous cette loi si le déversement était

(a) nécessaire afin de sauver des vies ou pour préserver la perte immédiate du navire.

(b) le résultat d'un accident de navigation dans lequel le navire ou son équipement est endommagé, à moins que l'accident ne soit le résultat d'une action extérieure à la pratique normale d'un marin.

(c) minimal et inévitable et due à l'opération d'éléments de la machinerie sous-marine.

(d) réalisé aux fins d'une recherche scientifique sur la réduction ou le contrôle de la pollution en conformité avec les règlements de la section 656.

Les changements ci-dessus n'ont pas pour but de soustraire les propriétaires ou opérateurs d'un navire à leur obligation de nettoyer la nappe de pétrole déroulant d'un déversement. Ils ne s'adressent qu'aux sanctions criminelles encourues à la suite de ce dernier.

La NWCA teint à remercier la Commission de lui avoir donner l'opportunité de s'adresser à elle.

Encore une fois nous saluons vos efforts pour accroître la capacité du Canada de réagir promptement aux accidents écologiques.

Nous espérons vivement que vous prendrez en considération nos suggestions. Nous serons heureux de répondre à toute demande additionnelle d'information dans ce dossier.

APPENDICE «C-121/2»

(TRADUCTION)

MÉMOIRE

ADRESSÉ AU

COMITÉ LÉGISLATIF SPÉCIAL

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

SUR LE

PROJET DE LOI C-121
LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

par : La **CHAMBRE DE NAVIGATION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE**
(CHAMBER OF SHIPPING OF BRITISH COLUMBIA)
205-355, rue Burrard
Vancouver
(C.-B.) V6G 2G8
Tél. : (604) 681-2531; téléc. : (604) 681-4364

Président : Richard G. Barlow
Directeur général : Capitaine Richard C. Stevens

Conseiller juridique : **Peter G. Bernard**
Campney & Murphy
2100 - 1111 ouest, rue Georgia
Vancouver
(C.-B.) V7X 1K9
Tél. : (604) 688-8022; téléc. : (604) 688-0829

Consultants : **Jonathan Seymour & Associates**
2427 ouest, 36e avenue
Vancouver
(C.-B.) V6M 1L7
Tél. : (604) 263-6541; téléc. : (604) 263-5083

Date : **21 mai 1993**

CHAMBRE DE NAVIGATION
DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

(FONDÉE EN 1923)

205 - 355, RUE BURRARD - VANCOUVER (C.-B.) V6C 2G8
TÉL. : (604) 681-2351 TÉLÉC. : (604) 681-4364

La Chambre de navigation de la Colombie-Britannique a été fondée en 1923, puis constituée en 1966 en société sans but lucratif, conformément à la *Societies Act*. Peut y adhérer toute personne morale établie et ayant des activités commerciales en Colombie-Britannique à titre de propriétaire ou d'exploitant de navire, ou d'agent de navigation. À l'heure actuelle, elle compte 55 membres.

La Chambre a pour objectifs de faciliter la collaboration entre ses membres, de représenter l'industrie de la navigation auprès de tous les paliers de gouvernement, de chercher à remédier aux problèmes du secteur et, globalement, de favoriser le renforcement du commerce maritime.

Le conseil d'administration de la Chambre, composé de sept personnes élues, se réunit chaque mois pour étudier les rapports de ses comités. L'essentiel de ses travaux est en effet confié à une série de comités permanents, tous dirigés par un membre du conseil et composés de personnes choisies pour leur connaissance de l'objet des travaux du comité ou pour l'intérêt qu'elles y portent. La Chambre favorise et maintien le contact entre son conseil et ceux d'autres organismes, comme la Chambre de commerce, l'Administration de pilotage du Pacifique et la Société du port de Vancouver.

Les principaux comités permanents de la Chambre sont chargés respectivement du Pilotage et des Aides à la navigation; de la Circulation des paquebots; des Lois et Règlements; des Activités des navires de croisière; et des Opérations portuaires. Quand elle le juge opportun, elle forme des sous-comités spéciaux qu'elle charge de tâches particulières comme l'étude des tarifs portuaires ou la collaboration avec les autorités gouvernementales en vue de la révision de la réglementation internationale.

La Chambre emploie un personnel à temps plein composé du directeur général et d'employés de soutien administratif et de secrétariat.

LISTE DES MEMBRES DE LA CHAMBRE (1993)

Anchor Shipping Ltd.
Anglo Canadian Shipping Co.
BHP Minerals Canada Ltd.
Blue Star (North America) Ltd.
Canada Maritime Agencies Ltd.
Canadian Transport Company Ltd.
Compass Marine Services Inc.
CTL Westrans
Empire Shipping company
Farman Shipping Ltd.
Gearbulk Shipping Canada Ltd.
Global Marine (Canada) inc.
Greer Shipping Ltd.
Inchcape Shipping Services
International Chartering Services
Interocean Steamship Corporation
K Line Canada Ltd.
Kerr Steamship Co. Ltd.
Kingsley Navigation Ltd.
Lavino Shipping Agencies Inc.
Lions Gate Shipping Ltd.
Manhattan Shipping (Canada) Ltd.
Maple Shipping
Mariner Shipping Agencies Ltd.
Maritime Operations Canada Ltd.
Montreal Shipping Inc.
Nootka Shipping International
Norsk Pacific Steamship Canada
North Pacific Shipping Co. Ltd.
Norton Lilly International
OOCL (Canada) Inc.
Pacific Coast Shipping
Pacific Commerce Line
Pacific Concord Shipping Ltd.
Pacnord Agencies Ltd.
Princess Cruises Inc.
Robert Reford Inc.
Rupert Marine Shipping
Sabina Shipping Ltd.
Saga Forest Carriers
Seaboard Shipping Co. Ltd.
Seawave Shipping Agencies Ltd.
SMI Marine Ltd.
South Pacific Interline Ltd.
Star Shipping (Canada) Ltd.
Sultran Limited
Sunline Shipping & Enterprises
Sunrise Shipping Agency
Teekay Shipping (Canada) Ltd.
Trans-Oceanic Shipping Co. Ltd.
Wallem Shipping Services Ltd.
Westward Shipping Ltd.
Westwood Shipping Lines
Weyerhaeuser Canada Ltd.
World Wide Shipping & Chartering

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA CHAMBRE DE NAVIGATION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

AU COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES CHARGÉ DU PROJET DE LOI C-121
LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

1. SOMMAIRE

La Chambre de navigation de la Colombie-Britannique souscrit en principe au projet de loi C-121 et reconnaît la nécessité d'améliorer la capacité du Canada d'intervenir efficacement pour remédier aux déversements d'hydrocarbures en mer.

Le projet de loi C-121 a pour objet de créer dans le secteur privé une capacité d'intervention dans les cas de déversements d'hydrocarbures. Sur la Côte ouest, cela donnera vraisemblablement à l'industrie pétrolière le monopole de la prestation de cette capacité d'intervention. (C'est précisément cette situation qui existe depuis 1977.) La Chambre ne s'oppose pas en principe à l'idée d'un fournisseur unique des services d'intervention, et le fait que ce soit sans doute la façon la plus efficace d'accroître la capacité régionale d'intervention n'est pas le moindre facteur de sa position. Il faut néanmoins que des mesures de protection convenables soient prises pour que ce monopole continue de fonctionner sans conséquences néfastes, une fois que le recours à ses services sera devenu obligatoire par suite de l'adoption du projet de loi.

Les observations que la Chambre a formulées dans ce mémoire sur les conseils consultatifs régionaux, sur les questions de justice et d'équité et sur la reconnaissance des disparités régionales et sectorielles grâce à l'adoption de normes souples ont toutes pour objet de protéger les parties dans l'éventualité où cette création, par le projet de loi, d'une capacité d'intervention du secteur privé se solderait par un échec.

L'annexe jointe au mémoire contient quelques propositions d'amendements conçus pour surmonter les difficultés signalées dans le corps du mémoire.

La Chambre a pris connaissance du mémoire présenté au Comité par la North West CruiseShip Association, et elle y souscrit.

2. INTRODUCTION

Toute l'année dernière, la Chambre de navigation de la Colombie-Britannique a pris une part active au processus consultatif mis sur pied par la Garde côtière canadienne, qui a abouti au projet de loi C-121. Toutefois, sa participation a été beaucoup moins active pendant les dix-huit premiers mois du processus, simplement parce que la discussion était alors limitée, dans le contexte du rapport Brander-Smith, au déversement en mer d'hydrocarbures provenant de **pétroliers**. Les quelques statistiques suivantes ont pour objet de situer la question.

En 1992, plus de 3400 navires marchands de haute mer ont visité les côtes de la Colombie-Britannique. Parmi eux, cinquante seulement (moins de 1,5 %) étaient des pétroliers, dont dix (0,3 %) qui ont été chargés de pétrole brut à Vancouver; la plus grosse cargaison s'élevait à 70 000 tonnes. La majorité des autres pétroliers transportaient des produits pétroliers propres, c'est-à-dire non persistants, qui constituent un risque relativement faible pour l'environnement, comparativement aux produits persistants que sont le pétrole brut et les combustibles lourds.

La plus grande partie des dangers que les déversements d'hydrocarbures posent pour le littoral de la Colombie-Britannique sont directement liés au transport d'hydrocarbures entre l'Alaska et la partie continentale des États-Unis, comme on l'a constaté à l'occasion du désastre du *Nestucca*, en 1988, et de celui de l'*Exxon Valdez*, en 1989. D'ailleurs, les pétroliers battant pavillon américain chargés d'hydrocarbures de l'Alaska font 330 voyages par an le long de la côte de la Colombie-Britannique - y compris de nombreux mouvements de TGTB (Très Gros Transporteurs de Brut) ayant plus de 200 000 tonnes de pétrole brut à leur bord.

3. PORTÉE ACCRUE

Quand la Garde côtière canadienne a rendu publiques les modifications qu'elle propose d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada, en avril 1992, il est enfin devenu évident que l'ensemble de l'industrie internationale de la navigation allait être englobé dans l'équation. Après une analyse fouillée, la Chambre a conclu qu'elle avait effectivement des responsabilités à assumer dans ce domaine, étant donné que, après tout, chacun de ces 3400 navires de haute mer a à son bord des hydrocarbures servant de combustibles pour ses moteurs de propulsion et autres moteurs auxiliaires. Depuis, elle n'a pas cessé d'appuyer les principes sous-jacents au projet de loi.

4. RISQUES RELATIFS

C'est pour parer aux risques d'un important déversement de pétrole brut ou de combustibles lourds provenant d'un pétrolier qu'il faut qu'on puisse rapidement avoir accès à d'importantes quantités de matériel d'intervention. La limite de planification d'une capacité d'intervention dans un cas de déversement de 10 000 tonnes d'hydrocarbures a été proposée dans ce contexte par les auteurs du rapport Brander-Smith et reprise par la suite dans le projet de loi. Les déversements d'hydrocarbures provenant des autres navires de haute mer tendent à être mineurs (par exemple un déversement de 30 gallons de mazout pendant le remplissage des réservoirs au port, ainsi qu'une fuite de quelques tonnes par suite d'une légère collision). Qui plus est, le nombre de ces incidents a nettement baissé depuis dix ans. C'est tant mieux, mais il ne faudrait pas conclure pour autant que les navires transportant des marchandises sèches et des passagers ne sont jamais mêlés à des incidents plus graves pouvant causer des déversements peut-être plus importants. Néanmoins, il est très rare que plus d'un ou deux réservoirs de combustible soient percés en pareil cas. Par conséquent, puisque le navire de haute mer moyen qui navigue dans les eaux de la Colombie-Britannique a moins de 250 tonnes de combustible à son bord, un déversement de plus de 450 tonnes de combustible sur la Côte ouest est très peu probable.

Ce préambule a pour objet de présenter au Comité les véritables préoccupations de la Chambre de navigation, celles qui doivent se refléter intégralement dans le projet de loi. C'est fondamentalement une question de justice et d'équité, bref d'équilibre.

Par ordre d'importance décroissante, les risques de pollution du littoral de la Colombie-Britannique sont imputables aux facteurs suivants :

- le transport d'hydrocarbures entre l'Alaska et la partie continentale des États-Unis, une source de pollution qui est manifestement du domaine public;
- la distribution de produits pétroliers le long du littoral de la Colombie-Britannique, une activité qui relève expressément de l'industrie pétrolière;
- le chargement de pétroliers de haute mer transporteurs de brut, une activité qui relève au premier chef de l'industrie pétrolière;
- le déversement de produits pétroliers nets provenant d'un pétrolier de haute mer mouillant à Vancouver, là encore une activité relevant de l'industrie pétrolière; et
- le déversement de combustible provenant d'autres navires que des pétroliers.

Les études réalisées par la Garde côtière canadienne, l'industrie de la navigation et l'industrie pétrolière ont toutes révélé que, à l'exception des pétroliers, les navires de haute mer ne contribuent guère aux risques globaux de pollution par les hydrocarbures.

Il faut espérer qu'on tiendra compte du caractère tout relatif de ce risque au cours des négociations qui se dérouleront dans le secteur privé entre les parties aux marchés d'intervention, une fois que le projet de loi aura été adopté. La Garde côtière canadienne et l'industrie pétrolière s'attendent à ce que le projet de loi crée un marché libre des services d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, et qu'il y aura de nombreux acheteurs (les 3400 navires de haute mer qui sillonnent les eaux de la Côte ouest) ainsi que de nombreux fournisseurs (les nouveaux organismes d'intervention) de ces services.

C'est possible, mais la Chambre est extrêmement sceptique. Pour le moment, il n'existe qu'un seul organisme privé d'intervention dans les cas de déversements d'hydrocarbures sur la Côte ouest du Canada. Cette situation existe depuis 1977 et elle ne changera probablement pas. L'organisme en question appartient à 100 % au secteur pétrolier. Pourtant, l'industrie de la navigation ne s'est guère fait prier pour traiter avec lui. Le fait est que, sur la Côte ouest, ce monopole a été relativement bienveillant, mais il reste que sa bienveillance est le fruit de la consultation, du respect mutuel et du contrôle régional. Quand l'adoption du projet de loi rendra les marchés d'intervention obligatoires, il faudra absolument prendre des mesures pour que le monopole demeure bienveillant, étant donné qu'il n'y aura pas de véritable marché des services d'intervention.

Les propositions suivantes, qui portent sur les conseils consultatifs régionaux, les dispositions en matière de justice et d'équité et la reconnaissance des disparités régionales et sectorielles grâce à l'adoption de normes souples, ont toutes pour objet de protéger les parties dans l'éventualité de l'échec de ce marché créé de toutes pièces.

5. CONSEILS CONSULTATIFS

Les conseils consultatifs régionaux dont le projet de loi propose la création sont censés faire le pont entre les secteurs d'activité intéressés. Faisons en sorte que ce soit le cas, **en fixant leur composition dans le projet de loi lui-même.** La Chambre recommande la composition représentative suivante :

> Un membre du secteur pétrolier, deux membres du ou des organismes d'intervention, un membre du secteur de la navigation dans les eaux canadiennes, deux membres du secteur de la navigation en haute mer et un membre représentant l'intérêt public, ce dernier pouvant être un représentant de la Garde côtière canadienne.

Certains ont dit que le rôle et les responsabilités des conseils doivent être clairement précisés, mais la Chambre ne croit pas que ce soit nécessaire. Le projet de loi prévoit que les conseils peuvent jouer un grand rôle, s'ils le désirent, et ils peuvent acquérir une influence efficace.

6. JUSTICE ET ÉQUITÉ

Le projet de loi contient des dispositions de justice et d'équité qui constitueraient un bon filet de sécurité dans l'éventualité d'un échec des négociations dans le secteur privé. Néanmoins, pour plus de clarté, le projet de loi devrait préciser expressément que les organismes d'intervention doivent déposer une liste **de leurs droits maximums et de leurs frais** (le tarif de leurs frais d'intervention ainsi que le maximum de leurs droits d'exécution d'un marché).

En matière de justice et d'équité, plusieurs points de vue sont possibles; par exemple, il pourrait arriver que les frais facturés soient considérés comme justes et équitables d'un strict point de vue comptable, mais tout à fait déraisonnables à d'autres points de vue. La Chambre propose donc un amendement, dans l'Annexe ci-jointe, pour ajouter au projet de loi un critère de raisonnabilité.

7. CAPACITÉ MAXIMALE D'INTERVENTION

Ces derniers mois, on a beaucoup discuté sur la façon de tenir compte pratiquement des disparités régionales et sectorielles dans l'application du nouveau régime. Le problème est patent aussi bien sur la Côte ouest que dans les Grands Lacs. En Colombie-Britannique, le secteur pétrolier est tenu de prévoir une capacité d'intervention maximale de 10 000 tonnes pour les expéditions d'hydrocarbures canadiens. Toutefois, la Colombie-Britannique perdra la plus grande partie de sa capacité de raffinage au cours de l'année à venir; de plus, les échanges commerciaux de brut sur la Côte ouest sont d'importance non seulement mineure, mais encore variable.

Que se passerait-il si le projet de loi était adopté et que les mouvements d'hydrocarbures sur la Côte ouest ne justifiaient plus cette capacité d'intervention pour contrer des déversements de 10 000 tonnes? Or, cette possibilité n'est pas plus lointaine que réduite. Il faudrait bien sûr que la capacité prévue demeure inchangée pour protéger le littoral de la Colombie-Britannique contre les déversements d'hydrocarbures provenant des gisements de l'Alaska, mais, aux termes du projet de loi, elle serait financée entièrement par le secteur de la navigation en haute mer, qui n'a pourtant rien à voir avec l'industrie pétrolière.

Pour surmonter ces difficultés, la Chambre a récemment proposé que la capacité d'intervention soit limitée à 450 tonnes dans les cas de déversements ne provenant pas d'un pétrolier, compte tenu du maximum susceptible d'être déversé dans des circonstances réelles. Elle reconnaît que sa proposition crée des difficultés, puisque le projet de loi a pour but de fournir une solution universelle alors que les besoins régionaux et sectoriels sont très différents. Par conséquent, elle propose que **le ministre devrait, à titre exceptionnel, être autorisé à adapter les exigences en matière de capacité d'intervention sur une base régionale ou sectorielle (ou les deux)** en se fondant sur des normes souples et sur l'avis des conseils consultatifs régionaux.

8. CONCLUSION

La Chambre tient à remercier le Comité de lui avoir donné l'occasion de s'exprimer sur cette importante question. L'objectif fondamental demeure le renforcement de la capacité d'intervention canadienne dans les cas de déversements d'hydrocarbures, et l'adoption du projet de loi y contribuera énormément.

21 mai 1993

ANNEXE «A»

PROPOSITION DE LA CHAMBRE DE NAVIGATION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE
AU COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES SUR LE PROJET DE LOI C-121
AMENDEMENTS

1. Conseils consultatifs régionaux

Ajouter le paragraphe suivant à l'article 660.7 :

Les associations locales et autres groupes représentant les parties intéressées aux questions mentionnées aux articles 660.1 à 660.6 fournissent au commissaire une liste de personnes susceptibles de siéger aux conseils consultatifs régionaux. Les conseils sont composés d'un membre de la liste présentée par le secteur pétrolier, de deux membres de celle du ou des organismes d'intervention désignés pour la région visée, d'un membre de celle des associations de navigation dans les eaux canadiennes et de deux membres de celle du secteur de la navigation en haute mer. Un dernier membre, nommé par le commissaire pour représenter les intérêts du public de la région, peut appartenir à la Garde côtière canadienne.

2. Justice et équité

Ajouter les mots en italique suivants au paragraphe 660.4(2), avec des amendements correspondants à toutes les autres dispositions pertinentes :

...dépose auprès du ministre, avec la demande, le barème des droits *maximums et des frais* qu'il se propose...

Au paragraphe 660.4(4), substituer :

«*équitables et raisonnables*» à «et équitables».

3. Capacité maximale d'intervention

L'alinéa 660.2(2)*b*) pourrait être modifié de la façon suivante :

...paragraphe 660.4(1) à l'égard, d'une part d'une quantité déterminée d'hydrocarbures, *jusqu'à concurrence de la totalité des hydrocarbures qu'il a à bord en tant que cargaison et combustible ou d'une quantité inférieure à celle-ci déterminée par le commissaire sur l'avis d'un conseil consultatif régional créé en vertu de l'article 660.7 et fixée comme norme,* dans la limite maximale de dix milles tonnes...

4. Divers

La proposition précédente règle le seul problème de libellé restant, qui figure à l'alinéa 660.2(2)*b*) :

Version française : «la totalité des hydrocarbures qu'il **a à bord**»
Version anglaise : «the total amount of oil that the ship **carries**».

Étant donné que le mot **carries** (transporte) pourrait signifier «**carries at any time**» (transporte à un moment quelconque), la version anglaise devrait être calquée sur la version française, par la substitution de «**has on board**» à «**carries**».

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Mike Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Tom Ring, Director, Environmental Response and Emergency Planning.

From the Canadian Shipowners Association:

T. Norman Hall, President;

Neil Hunter, Manager Marine Operations;

Jean–Paul Sirois, Director Econimic Research.

From the Canadian Petroleum Products Institute:

Ford Ralph, Vice President, Logistics, Petro Canada;

Victor H. Bennett, Director, Emergency Preparedness;

Robert Vincent, Leader, Marine Environment Protection Plan.

From the North West CruiseShip Association:

Arie van Nooort, President;

Dan Grausz, Vice President and General Counsel, Holland America Line /Westours;

Captain Richard C. Stevens, Executive Director.

From the Chamber of Shipping of British Columbia:

Richard G. Barlow, President;

Captain Richard C. Stevens, Executive Director.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Mike Turner, commissaire adjoint, Garde Côtière Canadienne;

Tom Ring, directeur, Intervention environmentale et planification d'urgence.

De l'Association des armateurs canadiens:

T. Norman Hall, président;

Neil Hunter, gérant des opérations maritimes;

Jean–Paul Sirois, directeur des recherches en économie.

De l'Institut canadien des produits pétroliers:

Ford Ralph, vice–président, logistiques, Petro Canada;

Victor H. Bennett, directeur des préparations aux interventions d'urgence;

Robert Vincent, chef, «Marine Environment Protection Plan».

De la «North West CruiseShip Association»:

Arie van Nooort, président;

Dan Grausz, vice–président et conseiller principal, Holland America Line /Westours;

Capitaine Richard C. Stevens, directeur exécutif.

De «Chamber of Shipping of British Columbia»:

Richard G. Barlow, président;

Capitaine Richard C. Stevens, directeur exécutif.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

LAI
C 3
993

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, June 1, 1993

Chairman: John F. Brewin

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le mardi 1er juin 1993

Président: John F. Brewin

LIBRARY
JUL 12 1993

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Bill C-121

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

Projet de loi C-121

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25725—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-121

Chairman: John F. Brewin

Members

Ross Belsher
Charles Caccia
Bill Casey
Marlene Catterall
Jim Fulton
Darryl Gray
Lee Richardson
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3)

On Tuesday, June 1, 1993:

Charles Caccia replaced Stan Keyes.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-121

Président: John F. Brewin

Membres

Ross Belsher
Charles Caccia
Bill Casey
Marlene Catterall
Jim Fulton
Darryl Gray
Lee Richardson
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

Conformément à l'article 114(3) du Règlement

Le mardi 1er juin 1993:

Charles Caccia remplace Stan Keyes.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 1, 1993
(3)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, met at 9:41 o'clock a.m. this day, in Room 308, West Block, the Chairman, John F. Brewin, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Bill Casey, Marlene Catterall, Lee Richardson and Stan Wilbee.

Other Member present: Lynn Hunter.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Philippe Ducharme, Legislative Counsel. *From the Research Branch of the Library of Parliament:* Daniel Dupras, Research Officer.

Witnesses: From Save the Georgia Strait Alliance: Ken Zakreskie, Member and Acting Director for West Coast Oil Spills Recovery. *From the Canadian Coast Guard:* Ken Ryan, Senior Surveyor and Wayne Halley, Regional Emergencies Operations Officer for the Newfoundland Region. David Brander-Smith, former Chairman of a Public Review Panel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, May 12, 1993 relating to Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, May 26, 1993, Issue No. 1*)

Ken Zakreskie made an opening statement and answered questions.

Ken Zakreskie filed as an an exhibit with the Committee a document entitled "Fual Report on the British Comumbia Oil Spill Workforce". (*See Exhibit "A"*)

It was agreed,—That the submission of Ken Zakreskie be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "C-121/3"*)

At 10:52 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:57 o'clock a.m., the sitting was resumed.

Ken Ryan and Wayne Halley, in turn, made opening statements and answered questions.

David Brander-Smith made an opening statement and answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee adjourn to the call of the Chair.

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 1er JUIN 1993
(3)

[*Traduction*]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, se réunit à 9 h 41, dans la salle 308 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de John F. Brewin (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Bill Casey, Marlene Catterall, Lee Richardson et Stan Wilbee.

Autre députée présente: Lynn Hunter.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Philippe Ducharme, conseiller législatif. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Daniel Dupras, attaché de recherche.

Témoins: De Save the Georgia Strait Alliance: Ken Zakreskie, membre et directeur par intérim pour West Coast Oil Spills Recovery. *De la Garde côtière canadienne:* Ken Ryan, expert maritime principal; Wayne Halley, officier des Opérations d'urgence, région de Terre-Neuve. David Brander-Smith, ex-président d'une Commission d'enquête.

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 12 mai 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 26 mai 1993, fascicule nº 1*).

Ken Zakreskie fait un exposé et répond aux questions.

Ken Zakreskie dépose auprès du Comité un document intitulé «Fual Report on the British Columbia Oil Spill Workforce» (*voir Pièce «A»*).

Il est convenu,—Que le mémoire de Ken Zakreskie figure en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice «C-121/3»*).

À 10 h 52, la séance est suspendue.

À 10 h 57, la séance reprend.

Ken Ryan et Wayne Halley font chacun un exposé et répondent aux questions.

David Brander-Smith fait un exposé et répond aux questions.

À 12 h 45, il est convenu,—Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, June 1, 1993

• 0939

The Chairman: Will the committee come to order, please.

Perhaps Mr. Zakreskie could take his place at the front. While he's doing that, the clerk could distribute the documents prepared by the research branch. These were requested by Mr. Fulton. It's obviously a good piece of work and will help us in our deliberations.

• 0940

All right. Are we done with preliminaries?

Mr. Fulton (Skeena): I was wondering whether or not we had the word back regarding the delivery of offshore oil—are they Danish tankers?—to the NWT. We were going to get some kind of report back. One of the witnesses indicated that rather than Canadian bottoms delivering to various locations in the NWT, in fact for the first time there was going to be a foreign flag—likely an offshore mother ship with smaller tankers feeding oil into the NWT.

The Chairman: Do you remember whom you asked about that? Let me see if I have a note, because I'm trying to make notes of what requests were outstanding.

Mr. Fulton: I think it was Thursday. I had asked—

The Chairman: No, I didn't have that one on my list. So perhaps when there's a break, or even in the meantime, you could discuss it with coast guard to see who had that information and see how you do.

Mr. Fulton: I'm sure Mr. Ryan could find out for us.

The Chairman: Welcome. I appreciate your coming all this way and very much look forward to having your input. I understand you have a presentation to make and you have a brief that you filed with us.

Mr. Ken Zakreskie (Acting Director, West Coast Oil Spills Recovery, Member, Save Georgia Strait Alliance): Yes, I have a short prepared statement. I'm a volunteer from the *Nestucca* oil spill. That is how I got started in oil spill work. I've been involved in the subsequent litigation with Sause Brothers Ocean Towing, and just recently resolved my claim with them.

I am acting director of West Coast Oil Spills Recovery, a non-profit society on the west coast, and I'm presenting a brief from the Save Georgia Strait Alliance. They are a coalition of some 84 environmental, labour, native, community and recreational organizations, representing about 200,000 people.

This submission was written by Dr. Andrew Thompson, former Chairman of the West Coast Oil Ports Inquiry 1978, and recipient of the 1990 Government of Canada Environmental Lifetime Achievement Award; David Anderson, former Special

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 1er juin 1993

Le président: La séance est ouverte.

Je vais demander à M. Zakreskie de prendre place. Pendant ce temps-là, le greffier pourrait peut-être nous distribuer les documents préparés par le service de recherche à la demande de M. Fulton. C'est manifestement de la belle ouvrage qui nous aidera pour nos délibérations.

Très bien, nous en avons terminé avec les préliminaires?

M. Fulton (Skeena): Je me demandais si nous avions eu la réponse au sujet des livraisons de pétrole—sont-ce des pétroliers danois?—aux Territoires du Nord-Ouest. On devait nous donner une réponse. L'un des témoins a déclaré qu'au lieu d'avoir des navires canadiens pour livrer le pétrole dans les Territoires du Nord-Ouest, pour la première fois on aurait des navires battant pavillon étranger... Vraisemblablement un navire mère au large, et de plus petits pétroliers qui livreraient le pétrole dans les Territoires du Nord-Ouest.

Le président: Vous vous souvenez à qui vous l'avez demandé? Laissez-moi vérifier si j'ai pris cela en note; j'essaye en effet de noter les demandes en suspens.

M. Fulton: Je crois que c'était jeudi. J'avais demandé...

Le président: Non, je n'ai pas cela sur ma liste. Peut-être pourriez-vous en discuter pendant la pause, ou même avant, avec les représentants de la Garde côtière pour voir qui a ces renseignements et où les choses en sont.

M. Fulton: Je suis sûr que M. Ryan va pouvoir vérifier cela.

Le président: Bienvenu. Je vous suis reconnaissant d'avoir fait tout ce chemin, et je suis impatient de vous entendre. Je crois que vous avez un exposé à nous faire et nous avons le mémoire que vous nous avez communiqué.

M. Ken Zakreskie (membre et directeur intérimaire de West Coast Oil Spills Recovery, Save Georgia Strait Alliance): Oui, j'ai préparé un petit texte. J'ai travaillé comme bénévole au nettoyage de la marée noire du *Nestucca*. C'est comme cela que j'ai commencé à travailler dans ce domaine. J'ai été mêlé au contentieux qui a suivi avec Sause Brothers Ocean Towing, et mon litige avec eux vient d'être réglé.

Je suis directeur intérimaire de West Coast Oil Spills Recovery, une société sans but lucratif de la côte Ouest, et je vous présente le mémoire de la Save Georgia Strait Alliance. Il s'agit d'une coalition d'environ 84 organisations écologiques, syndicales, autochtones, communautaires et récréatives représentant quelque 200 000 personnes.

Ce texte a été rédigé par M. Andrew Thompson, ex-président de la West Coast Oil Ports Inquiry de 1978 et récipiendaire du Governement of Canada Environmental Lifetime Achievent Award de 1990; David Anderson, ancien

[*Texte*]

Adviser to the Premier on B.C. Tanker Traffic and Oil Spills, and Chairman of B.C. Citizens Advisory Committee on Tanker Traffic and Oil Spills; Laurie MacBride, Executive Director, Save Georgia Strait Alliance, and recipient of the 1993 B.C. Environment Minister's Individual Citizens Award, to be announced June 30; Bob Bossin, Director, Call for Inquiry, an environment group that has been working on these issues for the past five years; David Suzuki; and myself, Acting Director, West Coast Oil Spills Recovery.

They couldn't come here today because of such short notice, but would have been happy to appear. We did suggest an appearance via teleconferencing, but the secretary for Mr. Normand said that this was not possible. This might be something to think of in the future for such short-notice hearings. There's a lot of talent, a lot of skill and a lot of experience that this committee can access, so you may be missing out. In light of that, you get me.

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): Hear, hear!

Mr. Zakreskie: So don't shoot me; I'm the messenger. This is our submission.

We appreciate the invitation to comment, as concerned citizens, on these amendments to the Canada Shipping Act. However, we must underline that our ability to do so is extremely limited due to the few days of notice we had been given. In such a short time, it is impossible to fully understand this complicated bill, which involves both the adoption of an international convention and the reform of existing Canadian law.

• 0945

For instance, preventing oil spills and responding to them involves international, bilateral, and federal-provincial jurisdictions. We simply cannot tell if this bill effectively fits the pieces of this puzzle together. Does it encourage regulations that are compatible with U.S. ones so a vessel is not faced with discrepant rule changes in the middle of the Strait of Juan de Fuca? Does it give the coast guard the power it needs to ban ships or shipping lines that do not meet Canadian standards? We can only indicate these areas of concern in the hope that others may advise you adequately.

In the same way, we cannot say with confidence that the many situations that may call for the payment of compensation have been adequately delineated. We encourage the committee to satisfy itself that the problems experienced in recent years have been solved by the proposed clauses. The amendments do not appear to address the role of volunteers in spill clean-up. Volunteers' efforts were lauded in the coast guard's report on the *Nestucca* spill, but the study also pointed to problems posed by the presence of this unofficial constituency.

[*Traduction*]

conseiller spécial du premier ministre pour le trafic des pétroliers et les déversements d'hydrocarbures en Colombie-Britannique, et président du B.C. Citizens Advisory Committee on Tanker Traffic and Oil Spills; Laurie MacBride, directrice exécutive de la Save Georgia Strait Alliance, et récipiendaire du B.C. Environment Minister's Individual Citizens Award de 1993, qui sera annoncé le 30 juin; Bob Bossin, directeur de Call for Inquiry, un groupe d'écologistes qui se penchent sur ces questions depuis cinq ans; David Suzuki; et moi-même, directeur intérimaire de West Coast Oil Spills Recovery.

Tous auraient souhaité pouvoir m'accompagner aujourd'hui; ils n'ont pas pu venir car le préavis était vraiment très court. Nous avons proposé une téléconférence, mais le secrétaire de M. Normand nous a dit que ce n'était possible. Ce serait peut-être quelque chose à envisager à l'avenir pour des audiences comme celles-ci qui se tiennent au pied levé. Votre comité pourrait ainsi tirer parti des talents, des compétences et de l'expérience considérables de personnes qui se trouvent à être négligées par le processus actuel. Cela dit, je suis là.

M. Casey (Cumberland—Colchester): Bravo!

M. Zakreskie: Mais ne vous en prenez pas à moi, je ne suis que le messager. Je passe maintenant à notre exposé.

Nous vous remercions de nous avoir invités à vous faire part de nos vues, en tant que citoyens, sur ces amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous devons toutefois préciser que ne pouvions le faire que de façon limitée, étant donné le préavis très court qui nous a été donné. Il était impossible en si peu de temps de parfaitement comprendre un projet de loi aussi complexe, qui porte à la fois sur l'adoption d'une convention internationale et sur la réforme du droit canadien.

À titre d'exemple, la prévention des déversements d'hydrocarbures et les interventions en cas de déversements font intervenir des autorités internationales, bilatérales et fédérales-provinciales. Nous ne sommes absolument pas en mesure de dire si ce projet de loi assure parfaitement l'intégration de tous ces éléments. Encourage-t-il la mise en place de réglementations compatibles avec celles des États-Unis, de façon à éviter à l'avenir qu'un navire ne passe tout d'un coup d'un régime à un autre au milieu du détroit de Juan de Fuca? Donne-t-il à la Garde côtière le pouvoir qu'elle devrait avoir d'interdire la présence d'un navire ou d'une compagnie de navigation qui ne respecte pas les normes canadiennes? Nous ne pouvons qu'attirer l'attention sur ces questions dans l'espoir que d'autres pourront vous conseiller de façon pertinente.

Nous ne pouvons pas affirmer non plus que les nombreuses situations susceptibles d'entraîner le versement d'indemnisations aient été correctement définies. Nous encourageons le comité à s'assurer que les problèmes rencontrés ces dernières années pourront être résolus grâce aux articles proposés. Les amendements ne semblent pas régler le problème des volontaires qui effectuent le nettoyage des marées noires. On les a félicités de leur travail dans le rapport de la Garde côtière sur l'affaire du *Nestucca*, mais l'étude a aussi mis en évidence les problèmes entraînés par la présence de ce contingent officieux.

[*Text*]

There were difficulties, for instance, in equipping the volunteers and in deciding the volunteer status re rights and benefits. We believe the role of the volunteer should have foundation in the new act, thus giving authorities the ability to deal with volunteers effectively and easily, and giving the volunteers appropriate legal protection. Though this is not exclusively a matter within federal jurisdiction, it should be addressed in these amendments.

We draw your attention to the pertinent recommendations of the Public Review Panel on Tanker Safety chaired by David Brander-Smith. Certain of the panel's recommendations call for specific amendments to the Canada Shipping Act; yet they are absent from Bill C-121, and they are attached for your convenience. For instance, the Brander-Smith panel recommended that the act enable authorities to reroute shipping around sensitive areas at crucial times or when conditions are hazardous. This strikes us as an important power—and common sense as well—and yet we do not see this amendment in Bill C-121.

Last, in these preliminary comments, we wish to remind the committee that the Bill C-121 amendments appear to address mainly response issues. While improving Canada's ability to respond to marine accidents is important, all the studies have pointed out that prevention is even more important. Mr. Brander-Smith's report, Mr. Anderson's report to the B.C. government, and the report of the B.C./States Oil Spill Task Force contain many important recommendations aimed at avoiding accidents. These recommendations discuss, for instance, double hulls, tug capability, crew training, choice of route, adequacy of charts, regulation of barges, environmental mapping, etc. When and how will such reforms be introduced?

The rest of our submission concerns public involvement and public oversight, which we consider to be of primary importance and which we believe are inadequately addressed by this legislation. Effective public involvement is crucial throughout the system and means: parliamentary scrutiny through committees like this one; public environmental assessment hearings for all marine transport changes and developments that could have a significant environmental impact; public notice of and opportunity to comment on regulatory changes; an effective national citizens' advisory council; effective regional citizens' advisory councils; involvement of municipalities and regional districts; and involvement of local organizations and individuals in planning and preparedness.

[*Translation*]

On a, par exemple, rencontré des problèmes au niveau de l'équipement des bénévoles et de la détermination de leur statut pour ce qui était des droits et avantages. Nous pensons que la nouvelle loi devrait énoncer clairement le statut des volontaires, et donner ainsi aux autorités le moyen d'agir efficacement et sans difficulté en donnant aux volontaires la protection juridique appropriée. Bien que ce ne soit pas une question qui relève exclusivement de la compétence fédérale, il faudrait en tenir compte dans ces amendements.

Nous attirons votre attention sur les recommandations pertinentes du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes présidé par David Brander-Smith. Certaines de ses recommandations prévoient des amendements spécifiques à la Loi sur la marine marchande du Canada; pourtant, on ne retrouve pas ces amendements dans le projet de loi C-121 et nous les avons annexés à notre texte, à toutes fins pratiques. Ainsi, le Comité Brander-Smith avait recommandé que la loi permette aux autorités de détourner la navigation de zones sensibles à des moments cruciaux, ou quand les conditions sont dangereuses. Nous estimons qu'il s'agisse d'un pouvoir important—parfaitement logique d'ailleurs—et pourtant cet amendement ne figure pas dans le projet de loi C-121.

Enfin, nous souhaiterions, dans ces remarques préliminaires, rappeler au comité que les amendements proposés dans le projet de loi C-121 semblent axées principalement sur les interventions en cas de déversements. Bien qu'il soit important d'améliorer la capacité du Canada de réagir en cas de catastrophe maritime, toutes les études qui ont été réalisées montrent que la prévention est encore plus importante. Le rapport de M. Brander-Smith, le rapport de M. Anderson au gouvernement de la Colombie-britannique et le rapport de la B.C./States Oil Spill Task Force contiennent de nombreuses recommandations visant à éviter les accidents. Ces recommandations portent, par exemple, sur les doubles coques, les moyens de remorquage, l'entraînement des équipages, le choix des itinéraires, la pertinence des cartes, la réglementation des barges, la cartographie environnementale, etc.. Quand et comment adoptera-t-on ces réformes?

Le reste de notre exposé porte sur la participation de la population et son droit de regard, qui nous semblent d'une importance capitale et qui nous paraissent négligés par ce projet de loi. Il est essentiel que le public puisse participer à tous les niveaux du processus, à savoir: examen parlementaire par le biais de comités comme le vôtre; audiences publiques d'évaluation environnementale pour tous les changements intervenant dans le secteur des transports maritimes, et pour les événements susceptibles d'avoir de graves conséquences pour l'environnement; publicité des modifications de la réglementation et possibilité, pour le public, d'émettre des commentaires; conseil consultatif national de citoyens, efficace; conseils consultatifs régionaux de citoyens, efficaces; participation des municipalités et des districts régionaux; et participation des membres des organisations locales à la préparation et à l'élaboration des plans d'urgence.

[*Texte*]

• 0950

There are many reasons for such a significant public role—among them: the public's resources and interests are at stake; public involvement brings with it support, respect and cooperation; lack of public involvement breeds suspicion and opposition. Through public involvement, the system gains access to local expertise and existing networks and structures. There is no substitute for the dedication of people to their own home and environment. As a Prince William Sound resident put it, people protect what they love.

According to the Alaska Oil Spill Commission, chaired by Walter B. Parker, one of the most experienced and respected figures in the oil transport field, lack of public oversight was one of the most important factors leading to the wreck of the *Exxon Valdez*. Public oversight, the commission concluded, is the best guarantee that safety will be paramount, and safety is the issue. It will stay that way for years. The report states:

> For reasons that include not just underfunding, but also include confusion of mission and an unduly friendly relationship with industry, the U.S. Coast Guard has failed in providing oversight of the country's oil transportation system. Alert regulatory agencies, subject to continuous public oversight, are needed to enforce laws governing the safe shipment of oil.

With no disrespect to the hard work and good intentions of our own coast guard and of the other organizations involved in tanker safety, it must be pointed out that Canadian agencies too have limitations inherent in their mandates, interests, and working relationships. Port authorities, for instance, are responsible for both the safety of their port and the promotion of it, interests that can be contradictory.

Environment Canada has a clear mission but a limited ability to carry it out. It can, for example, advise other ministries but it cannot intervene, and so on. Many different offices have some responsibility for the protection of the public and the environment from marine spills. But each is constrained. No government service represents these concerns absolutely.

In British Columbia, we have recently seen a clear example of this problem. Back in February 1990, in the wake of the *Exxon Valdez* and *Nestucca* spills, the then B.C. Minister of the Environment announced on behalf of the oil and shipping industries, the coast guard, and the Vancouver Port Corporation a package of voluntary tanker traffic reforms. These included a restriction that ordered oil-laden tankers to time their sailings so as to navigate one particular channel, Race Passage, at slack tide. Previous to this, tankers sailed through at will. At the time, we asked on what basis this and the other improvements had been decided, but no satisfactory answer was forthcoming.

[*Traduction*]

Il y a de multiples raisons qui justifient une telle participation populaire, entre autres: il s'agit des ressources et des intérêts du public; la participation du public engendre le respect et la coopération; l'absence de participation du public entraîne au contraire les soupçons et l'opposition. La collaboration de la population permet au système d'avoir accès aux compétences locales, et aux réseaux et structures en place. Rien ne peut remplacer le dévouement des individus pour leur foyer et leur environnement. Comme le rappelait un habitant de Prince William Sound, les gens protègent ce qu'ils aiment.

D'après la Alaska Oil Spill Commission présidée par Walter B. Parker, l'une des personnalités les plus respectées et les plus compétentes en matière de transport d'hydrocarbures, l'absence d'un contrôle populaire a été l'une des principales raisons du naufrage de l'*Exxon Valdez*. La commission a conclu que la meilleure façon pour que la sécurité soit reconnue à sa juste importance était de permettre à la population d'exercer un droit de regard; c'est la sécurité qui est en jeu, et pour de nombreuses années. Voici ce que dit le rapport:

> Pour des raisons qui ne sont pas uniquement liées au sous-financement, mais également à une certaine confusion des missions et des rapports excessivement amicaux avec les représentants de l'industrie, la Garde côtière américaine n'a pas exercé un contrôle adéquat du système de transport d'hydrocarbures de ce pays. Pour faire respecter les lois régissant les transports d'hydrocarbures, il faut mettre sur pied des organismes de réglementation vigilants soumis à la surveillance constante du public.

Sans vouloir décrier le travail considérable et les excellentes intentions de notre propre Garde côtière et des autres organisations qui se préoccupent de la sécurité des navires-citernes, nous devons cependant signaler que les organismes canadiens sont trop limités au niveau de leurs mandats, de leurs intérêts et de leurs relations de travail. Ainsi, les autorités portuaires sont responsables à la fois de la sécurité des ports et de leur promotion; ces intérêts peuvent être contradictoires.

Environnement Canada a une mission bien définie, mais des moyens limités pour l'exécuter. Ce ministère peut, par exemple, conseiller les autres ministères, mais n'a pas les moyens d'intervenir. Un grand nombre de bureaux ont une forme ou une autre de responsabilité en matière de protection de la population et de l'environnement contre les déversements d'hydrocarbures; chacun a toutefois un champ d'action limité. Aucun service gouvernemental ne représente fondamentalement tous ces domaines.

Nous en avons eu récemment un excellent exemple en Colombie-Britannique. En février 1990, suite au déversement de l'*Exxon Valdez* et du *Nestucca*, le ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique de l'époque a annoncé, au nom des industries du pétrole et de la navigation, de la Garde côtière et de la Société du port de Vancouver un ensemble de réformes volontaires du trafic des pétroliers. Entre autres, les navires-citernes transportant une cargaison de pétrole devaient établir leurs plans de navigation de façon à passer par un chenal particulier, Race Passage, au moment où la mer est étale. Auparavant, les pétroliers pouvaient y passer n'importe quand. À l'époque, nous avons demandé que l'on nous explique en fonction de quoi ces changements et les autres améliorations avaient été décidés; nous n'avons pas obtenu de réponse satisfaisante.

[*Text*]

Then in January 1992 the window for tankers to pass through Race Passage was quietly reopened by 50%. The voluntary restrictions were removed for currents of 2 knots or less, and maintained for 3 and 4 knots. We are in no position to argue that 2 knots or 4 knots or slack tide is or is not safe. The problem is that someone has changed his mind about this three times in five years. In another two years, we may be back where we started. The public has had no input, no oversight, and indeed no knowledge that the regulations have changed. That, we believe, is dangerous.

The Alaska Oil Spill Commission is unequivocal in its assessment of such voluntary measures. It states:

> The notion that safety can be ensured in the shipping industry through self-regulation has proved false and should be abandoned as a premise for policy.

• 0955

Again, we emphasize the Alaskans' conclusion: ''Alert regulatory agencies, subject to continuous public oversight are needed—''

Section 660.7 of this bill allows for advisory councils and this we applaud. However, the terms under which the councils would operate are woefully inadequate. As Dr. Andrew Thompson, the former chairman of the West Coast Oil Ports Inquiry, has put it: ''This is exactly the type of panel I refuse to sit on.''

To effectively represent citizens' concerns and to play an effective role in maintaining safety, advisory councils must meet the following criteria: the council must have independent funds and the staff necessary to undertake monitoring, research or study. Contrary to 660.7(6), the council must have the ability to report beyond the commissioner to a parliamentary committee. The council must have the power to command the information that it needs. It must have the authority to make its concerns public. The council must have the cooperation of government departments. Regional councils must effectively involve local governments. Councils must have majority public representation. Contrary to 660.7(5), council members must receive remuneration. Without this some citizens are prevented from participating and the work of others would be severely limited. Denial of remuneration will bias the membership of the committee in favour of those working in the industry or those with high incomes.

Such citizens' advisory councils now exist in Alaska and, we understand, in the Shetland Islands. Bill C-121 offers the opportunity to set up a similar system here without waiting for a catastrophic spill.

We've appended the relevant recommendations from the Alaska Oil Spill Commission and some recent newsletters from the Alaska Citizens' Advisory Council. We hope our comments are of assistance to this committee. Thank you.

[*Translation*]

En janvier 1992, on a discrètement augmenté de 50 p. 100 le créneau de passage des pétroliers par Race Passage. Les restrictions facultatives ont été supprimées quand les courants ne dépassent pas 2 noeuds et maintenues pour les courants de 3 et 4 noeuds. Nous ne sommes nullement en mesure de dire si les bateaux peuvent naviguer en toute sécurité s'il y a 2 noeuds ou 4 noeuds de courant; ou si la mer est étale. Le problème, c'est que quelqu'un a changé d'avis à ce propos trois fois en cinq ans. Dans deux ans, nous serons peut-être revenus au point de départ. La population n'a pas eu le moindre mot à dire dans toute cette affaire; elle n'a même pas été informée des changements apportés à la réglementation. Nous estimons que c'est grave.

La Alaska Oil Spill Commission est catégorique dans son évaluation de ces mesures facultatives. Voici ce qu'elle dit:

> Il a été prouvé qu'il était faux de croire que l'on pouvait assurer la sécurité en laissant aux transporteurs maritimes le soin de s'autoréglementer, on devrait rayer cette notion des principes de notre politique.

Nous soulignons encore une fois la conclusion de la commission alaskienne: «Il est nécessaire d'avoir des organismes de réglementation vigilants, soumis à la surveillance constante du public. . .»

L'article 660.7 de ce projet de loi permet l'établissement de conseils consultatifs, initiative que nous approuvons chaleureusement. Toutefois, les conditions dans lesquelles travailleront ces conseils sont cruellement inadéquates. Comme le disait M. Andrew Thompson, l'ancien président de la West Coast Oil Ports Inquiry: «Voilà précisément le genre de commission à laquelle je refuse de siéger.»

Pour que les conseils consultatifs puissent effectivement représenter les intérêts des citoyens et jouer un rôle efficace dans le maintien de la sécurité, certaines conditions sont nécessaires: les conseils doivent jouir d'une autonomie financière et avoir le personnel nécessaire pour entamer les activités de surveillance, de recherche ou d'étude. Contrairement à l'alinéa 660.7(6) ils doivent pouvoir présenter leurs recommandations non pas à un commissaire mais à un comité du Parlement. Le conseil doit pouvoir exiger les renseignements dont il a besoin. Il doit être autorisé à rendre publiques ses préoccupations. Il doit pouvoir compter sur la collaboration des ministères. Les conseils régionaux doivent véritablement faire appel à la participation des gouvernements locaux. La majorité des membres des conseils doivent représenter le public. Contrairement à ce que prévoit l'alinéa 660.7(5), les membres des conseils doivent être rémunérés, faute de quoi certains citoyens ne pourront participer et d'autres seront gravement limités dans leur travail. L'absence de rémunération favorise la participation des représentants de l'industrie ou des personnes à revenus élevés.

Ce genre de conseil consultatif de citoyens existe déjà en Alaska et, semble-t-il, aux Îles Shetland. Le projet de loi C-121 nous donne l'occasion de mettre sur pied un système semblable sans attendre que ne se produise un déversement catastrophique.

Nous avons annexé à notre mémoire les recommandations de la Alaska Oil Shell Commission, ainsi que plusieurs bulletins d'information récents publiés par le Alaska Citizens Advisory Council. Nous espérons par notre participation vous avoir été utiles. Je vous remercie.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you very much. That's an excellent brief.

The system we now have is that the committee members can ask you questions, in turn. Because we have relatively limited time, in fairness to other members of the committee, I hope the questions can be sharp and precise, as I hope the answers will be. So, with that little introduction—

Mr. Zakreskie: May I make one short comment?

The Chairman: Sure.

Mr. Zakreskie: I'd also like to table some concerns. Before I came here, I took the opportunity to contact as many individuals as I could, and I've tabled those comments as well. I just wanted the committee to be aware that they are raw input and that there may be some duplication. I haven't done an edit job on it; it's not spit and polish, by any means. It's there for your information.

The Chairman: Good. Let me also say, on behalf of the committee, that we heard your opening comments about the time and we are under much the same time constraints. The bill came into Parliament late; we've moved as quickly as we can and are trying to do the best we can to ensure that there is as much public input—We run, as you know, under the difficulty of time limit on this Parliament. We're trying to juggle all of that. We appreciate your scrambling to put a good brief together. I hope you will convey that to Dr. Thompson.

Mr. Zakreskie: Thank you.

Mrs. Catterall (Ottawa West): I appreciate your caution about the time, Mr. Chairman, but I remind you that we took an entire morning last week with the industry and I wanted to have—

The Chairman: We will take the entire morning, this morning, and such other time as the committee wants to—

Mrs. Catterall: I really want to express my regrets about the rush in which you had to prepare this. I see a note now from the east coast which appears to indicate that we won't have the benefit of any environmental view from the east coast. I think it reflects something that's wrong with our entire process on a number of issues. We haven't really yet learned that we have to integrate environmental concerns at the beginning of the process. I understand, and perhaps you can confirm for me, that environmental groups that were aware of this bill being developed were told that they couldn't have their air fare paid to participate in meetings with the industry and with the department. That, in effect, precluded participation of environmental groups.

• 1000

This comes to the main point of your brief, which is the public overview, the protection of the public interest as opposed to simply the industry and the regulatory agency working together. You've given us some good suggestions. I think a general trend in public policy-making is what the Minister of the Environment is fond of calling the real way of transparency, accessibility and inclusiveness. The only way I can see our influencing that through this bill is to change the composition,

[*Traduction*]

Le président: Merci. C'est un excellent mémoire.

Selon notre habitude, les membres du comité vont maintenant vous poser des questions, chacun leur tour. Comme nous avons assez peu de temps, par souci d'équité envers les autres membres du comité, j'espère que les questions seront courtes et précises; et les réponses aussi. Sur ces quelques mots. . .

M. Zakreskie: Puis-je faire un bref commentaire?

Le président: Bien sûr.

M. Zakreskie: J'aimerais également faire part de certaines préoccupations. Avant de venir, j'ai contacté le plus grand nombre de personnes possible, et j'ai aussi déposé leurs commentaires. Je voulais simplement que le comité sache que je n'ai fait aucun tri, et qu'il y a peut-être des répétitions. Je n'ai fait aucune révision; c'est loin d'être soigné. je vous les transmets à titre d'information.

Le président: Bien. Au nom du comité, permettez-moi de vous signaler également que nous avons pris bonne note de vos remarques à propos du temps qui vous a été imparti; nous avons les mêmes contraintes. Le projet de loi a été déposé tardivement au Parlement; nous avons agi aussi rapidement que possible et nous faisons de notre mieux pour consulter la population, dans toute la mesure du possible. . . Comme vous le savez, cette législature touche à sa fin. Nous essayons de tout régler. Nous vous sommes reconnaissants de vous être tant pressés pour préparer cet excellent mémoire. J'espère que vous transmettrez le message à M. Thompson.

M. Zakreskie: Je vous remercie.

Mme Catterall (Ottawa-Ouest): Je vous sais gré, monsieur le président, de nous avoir mis en garde sur la question du temps; je vous rappelle toutefois que la semaine dernière, nous avons consacré une matinée entière aux représentants de l'industrie, et je souhaitais. . .

Le président: Nous prendrons toute la matinée d'aujourd'hui, et tout le temps que le comité jugera. . .

Mme Catterall: Je tiens à vous dire combien je regrette que vous ayez eu aussi peu de temps pour préparer ce mémoire. Je vois ici une note indiquant que nous n'aurons pas la possibilité d'entendre le point de vue des groupes environnementaux de la côte Est. Cela me semble révéler les failles de notre processus en ce qui concerne certaines questions. Nous n'avons pas encore appris qu'il fût essentiel d'intégrer l'aspect environnemental dès le début. Je crois comprendre—et vous pouvez me le confirmer—que les groupes environnementaux qui avaient eu connaissance de la préparation de ce projet de loi se sont faits dire qu'on ne leur paierait pas le billet d'avion pour venir participer aux consultations avec l'industrie et le ministère. Ce qui, de fait, les excluaient.

Cela est en rapport direct avec le point central de votre mémoire, c'est-à-dire le droit de regard du public, la protection de l'intérêt public, et non pas la simple collaboration de l'industrie et des organismes de réglementation. Vous nous avez présenté d'excellentes suggestions. Une des tendances générales que l'on constate dans l'élaboration des politiques, c'est ce que le ministre de l'Environnement aime à appeler la transparence, l'accessibilité et l'inclusion. Le seul moyen pour nous d'y

[*Text*]

the mandate, and the reporting relationship of the advisory councils to ensure that they're not industry-dominated councils.

Could you be a little more precise about what kind of mandate you think an effective public overview structure should have?

Mr. Zakreskie: I will comment on that, but before I do, I would like to qualify it. They would be personal comments. The way I see advisory councils working is that they're effective. Were environmental concerns consulted by the coast guard? Yes. Were environmental concerns input accepted by the coast guard in these amendments? Yes. But I was not active in any of the work group meetings. I understand industry attended them regularly. They were in the face, they were in the pit. It was tough for environmental groups to send representatives to those meetings, which were thousands of miles away. I don't know what input other people have given, but I know from my personal experience that I could not attend the work group sessions that led up to this.

As to the advisory councils, again, we covered a lot of the points specifically in the presentation. Last night I discussed with Tom Ring this issue of advisory councils and it had come up that. . .they're so underlying. They're the common denominator. To allow only a few clauses in the amendment to address the issue isn't really fair. The role of the advisory council has to be expanded to include various issues. They have to be able to get information.

A mechanism that we threw around in a session last night was the fact that they'd be self-determining. If they decide that they want to set up another advisory council at Come-By-Chance refinery, well, they can. They would do it. If they want to set one up for the St. Lawrence Seaway, they would do it. They start out big and they're on their own. If they decide that they need or don't need. . .we don't need the guy there. If they want an industry guy on the thing because they need the technical information, they solicit one. If they want to close down an advisory council, that's their decision. Whether they elect their own president or not is a matter for the facilitators to work out, I believe. But I think the issue of this self-replication, this ability for them to place their own advisory councils in areas that they deem sensitive, is very paramount.

They would be unfettered by this difficult balance between the environment and industry that's so hard—they'd be public. They live in the area. If they put in an advisory council in Come-By-Chance, it's made up of the people who live there. That's the crucial issue. These people would not just be reimbursed for travel expenses. They would have to be effective. They would have to be able to ask questions, and if they can't get an answer. . .

Let's say there is some issue, issue *x*, and they want an answer to that. They send a letter to the general manager of the refinery and he says, well, I will get right back to you. And then, two weeks later, I will get right back to you, and so on. The

[*Translation*]

contribuer par ce projet de loi serait de modifier la composition, les fonctions, et les rapports hiérarchiques des conseils consultatifs, afin de garantir qu'ils ne soient pas dominés par l'industrie.

Pourriez-vous nous dire un peu plus précisément ce qui constituerait, selon vous, des fonctions efficaces pour une structure de surveillance publique?

M. Zabreski: Je vais répondre, mais j'aimerais d'abord préciser qu'il s'agisse de commentaires personnels. J'envisage des conseils consultatifs qui seraient véritablement efficaces. La Garde côtière a-t-elle consulté les groupes environnementaux? Oui. La Garde côtière a-t-elle tenu compte du point de vue des groupes environnementaux dans ses amendements? Oui. Mais je n'ai pas participé activement aux réunions du groupe de travail. À ma connaissance, les représentants de l'industrie y ont participé avec régularité. Ils étaient toujours présents. Pour les organisations environnementales, il était difficile d'envoyer des représentants à ces réunions, lesquelles avaient souvent lieu à des milliers de kilomètres. Je ne sais pas dans quelle mesure d'autres ont pu participer; je sais que personnellement je n'ai pas pu assister aux réunions du groupe de ttavail préparatoire.

Quant aux conseils consultatifs, nous avons donné beaucoup de détails dans notre exposé. Hier soir, j'ai parlé avec Tom Ring de cette question et nous disions qu'ils sont. . . tellement essentiels. Ils sont le dénominateur commun. Il est injuste de ne leur consacrer que quelques articles dans ces amendements. Le rôle des conseils consultatifs doit être élargi pour couvrir divers aspects. Ils doivent pouvoir obtenir les renseignements dont ils ont besoin.

Hier soir, lors de notre discussion, nous avons suggéré qu'ils devraient être autonomes. S'ils décident qu'il faut établir un autre conseil consultatif à la raffinerie de Come-By-Chance, ils devraient pouvoir le faire. S'ils veulent en établir un pour la voie maritime du Saint-Laurent, ils devraient pouvoir le faire. Il faut leur en donner les moyens dès le départ, et leur laisser une certaine autonomie. C'est à eux de décider quels sont leurs besoins. . . nous n'avons pas besoin de ce type là-bas. S'ils ont besoin d'un représentant de l'industrie pour le côté technique, qu'ils en appellent un; s'ils veulent dissoudre un conseil consultatif, libre à eux. Il me semble qu'il appartient aux facilitateurs de décider s'ils veulent élire leur propre président ou non. Mais la possibilité de mettre sur pied d'autres conseils consultatifs dans les secteurs qu'ils jugent sensibles me paraît essentielle.

Les conseils que nous envisageons ne seraient pas tenus d'assurer cet équilibre difficile entre l'environnement et l'industrie; ils seraient publics. Ses membres habiteraient dans la région. Si l'on mettait en place un conseil consultatif à Come-By-Chance, il devrait être composé d'habitants de la région. C'est essentiel. Il ne s'agirait pas simplement de leur rembourser leurs frais de déplacement. Il faudrait qu'ils soient vraiment efficaces, capables de poser des questions et, s'ils n'obtiennent pas réponse. . .

Supposons qu'ils veuillent une réponse au sujet d'un problème en particulier. Ils écrivent au directeur général de la raffinerie qui leur dit: je vous répondrai dès que possible. Deux semaines plus tard, c'est encore la même réponse, et ainsi de suite. Le

[*Texte*]

committee should be able to say, okay, we have these rules to follow. We'll send him a double registered letter: you have two weeks to answer this particular question. Two weeks go by, the time limit expires. They say, okay, let's go to a judge. Your Honour, we sent him this registered letter. This is a valid question. We're the advisory council for that area and we're empowered to ask this question. Where's the answer? So the judge says, well, let's get the guy here and ask him, and force him in that particular—now, that's a very specific point. You're asking specifics, and I don't want to delve into too much detail, but those are the kinds of details that are needed to make advisory councils function.

• 1005

They have to get answers. They can't get short shrift on any answer such as, yes, I'll get back to you.

Mrs. Catterall: Perhaps you could expand a bit. I'm quite sure there's nothing we can do about it in this bill, but could you expand a bit on what you think is needed with respect to the role of volunteers? I imagine there are issues around equipping them, directing their activities, indemnifying them. Can you be a little more specific?

Mr. Zakreskie: Yes, I will expand on that role. First, in any meaningful discussion of what volunteers are, we should have a definition. If you look in the dictionary, it's a person who enters into a hazardous situation, often of his free will. Compensation isn't discussed in the issue, so if you want to say. . .should volunteers be compensated? Sergeant York volunteers to attack that hill. Does he get paid as a soldier? Yes. Is he a volunteer? Yes.

David Brander-Smith can address how it would work—I'm sure he will—how you can achieve the goal of the paid volunteer. But I don't care whether the person is a volunteer or a member of a response organization. What I want to see is the reality of it. If you have a mystery spill, or you watch a spill come out of a vessel, time is the critical point.

Now, not everyone on the west coast or on the east coast has the high and mighty morals or drive or desire to clean up every little oil spill. A lot of people are sick of it. They're sick of oil coming ashore, they're tired of it. But there has to be some mechanism whereby people know they will be compensated, it's in the books. They can take it to their bank manager and say, look, I want a loan to buy some boom, to change a herring skip a little bit. I want to take it to the bank manager and say, look, here it is, right there. Read it. If I start cleaning up oil, I'll get compensated. I will get paid back; I will get a wage. The legislators and regulators are going to have to work out what that is.

But he has to know, this guy, this native fellow, this woman, or this person standing on the beach from Australia. If they see a couple of tonnes of bunker C drifting ashore, and they respond, they have to have reasonable assurances. . . They're taking two weeks or a week or a couple of days out of their time and putting themselves at health risk. They have to know that they're covered.

[*Traduction*]

comité devrait pouvoir instituer ses propres règles,et décider par exemple: nous allons lui envoyer une lettre recommandée, l'informant qu'il a deux semaines pour répondre à la question. Deux semaines plus tard, le délai est expiré. Le comité dit, très bien; allons voir un juge. Votre Honneur, nous lui avons adressé cette lettre recommandée. Notre question est pertinente; nous représentons le conseil consultatif de la région et nous avons le droit de poser cette question. Où est la réponse? Le juge dira: très bien; invitons ce monsieur à s'expliquer. C'est un exemple très précis que je viens de vous donner. Vous avez demandé des recommandations précises, et je ne veux pas entrer dans trop de détails, mais c'est le genre de choses nécessaires à l'efficacité des conseils consultatifs.

Il faut qu'ils puissent obtenir des réponses. Il ne faut pas que l'on puisse se contenter de leur répondre: oui, nous vous répondrons un jour.

Mme Catterall: Peut-être pourriez-vous élaborer? Je suis sûre que nous ne pouvons rien y faire dans le cadre de ce projet de loi, mais j'aimerais savoir ce qu'il faudrait faire, selon vous, pour accroître l'efficacité des volontaires? J'imagine qu'il faudrait les équiper, orienter leurs activités, les indemniser. Pourriez-vous être plus précis?

M. Zakreskie: Oui, je vais préciser. Pour que la discussion ait un sens, il faut d'abord définir ce que sont les volontaires. D'après le dictionnaire, un volontaire est une personne qui s'engage librement dans une situation dangereuse. Il n'y est pas question de rémunération. Par conséquent, on se demande si les volontaires doivent être rémunérés? Le sergent York se porte volontaire pour monter à l'assaut de la colline. Reçoit-il une solde? Oui. Est-il volontaire? Oui.

M. David Brander-Smith pourra vous expliquer comment cela fonctionne. . . je suis sûr qu'il le fera. . . comment on peut avoir des volontaires rémunérés. Peu m'importe toutefois que la personne soit volontaire, bénévole, ou membre d'un organisme concerné. Ce qui m'intéresse, ce sont les faits. S'il y a un déversement mystérieux, ou une fuite provenant d'un navire, le temps est un facteur essentiel.

Tout le monde, sur la côte Ouest ou sur la côte Est, n'a pas la volonté, le désir, ou la force morale d'entreprendre le nettoyage de chaque petit déversement pétrolier. Beaucoup de gens en ont assez. Ils en ont assez de voir le pétrole arriver sur les côtes; ils sont fatigués. Il faut que les gens sachent qu'ils seront rémunérés, que c'est prévu. Ils peuvent alors dire à leur banquier, lorsqu'ils veulent emprunter de l'argent pour acheter un barrage flottant, par exemple: regardez, si je commence le nettoyage, je serai indemnisé. On va me rembourser; je serai rémunéré. Les législateurs et les réglementateurs vont devoir se pencher là-dessus.

Mais ce type, cet autochtone, cette femme, cette personne sur une plage d'Australie doit savoir ce qu'il en est. S'ils voient quelques tonnes de mazout lourd s'approcher des côtes, et qu'ils agissent, il faut qu'ils soient assurés. . . Ils prennent deux semaines, une semaine, quelques jours de leur temps et mettent leur propre santé en danger. Il faut qu'ils sachent qu'ils sont couverts.

[*Text*]

How you do that is best left to the experts, but that's what I would like to see. We all want the same things. We want it clean. We want it safe. We want our food protected. How you do that is left to committees like this to work that out. You have the power to access that information. You have access to some very good talent.

Mr. Fulton: I would like to thank Ken for a very expert presentation. I don't think you need to worry at all about its being quick and rough, as you describe it. With regard to the specific recommendations, Mr. Chairman, I think there would be agreement that it would be helpful if they were appended to the back of today's minutes. If that were done, then those reviewing today's minutes would know what the specific recommendations of the witness were.

First, on your point on volunteers, as you know, about 80% of the spills that come ashore in B.C. and similarly in Atlantic Canada aren't coming from tankers, they're usually coming from smaller vessels. And that's one of the things that Bill C-121 in its funding mechanism is attempting to address.

• 1010

My understanding from discussions with the coast guard—and I've said it several times on the record and have not been corrected, so my assumption is that it's accurate and correct—is that at the moment if there is a spill and a group of volunteers, or whoever, get together and clean it up and bills are kept for the costs of doing that, it's a reverse onus. The administrator will in fact pay those legitimate costs. It's a reversal. They have to find who caused the spill and go after them for that cost.

Frankly, I think that's a pretty good way to go about it. I like reverse onus in those kinds of situations.

On some of the issues you raised regarding volunteers, I don't know how we could fully and thoroughly provide a mechanism in Bill C-121. I'm not trying to jump around it. Just as we have Burrard Clean at the moment as a single, stand-alone, clean-up agency in B.C., it seems to me that one of the things that could come out of Save Georgia Strait Alliance is to set it up one step tighter where there is a bit of an administrative mechanism. Perhaps it's something this committee might want to make some recommendations on for some kind of seminal funding, or something, so that there is a coordination agency to get to the site of a spill.

I'm quite confident about the on-land response capability that is responding on behalf of shipowners. About 10,000 vessels are going to be grouped in under this new registration system, and they will have to have on-land facilities and response capabilities.

It seems to me that's one of the things that has to be done. It always sounds as if it's one more thing being loaded onto you, but I can't see how all of the things that would be required to protect and to pay volunteers could be included in Bill C-121. It's just an observation.

My questions, though, are more related to your excellent suggestions on public involvement and advisory councils. I think what we've learned from the hearings in Alaska and what we have learned from comments such as those of Andrew Thompson are dead on.

[*Translation*]

Comment? C'est aux experts d'y répondre, mais voilà ce que nous souhaitons. Nous voulons tous les mêmes choses. Nous voulons un environnement propre, sûr. Nous voulons que notre alimentation soit protégée. Comment le faire? C'est à des comités comme le vôtre de trouver les réponses. Vous avez la possibilité d'obtenir les renseignements. Vous avez accès à des gens de talent.

M. Fulton: Je tiens à remercier Ken de cet exposé extrêmement compétent. Il n'y a vraiment pas de quoi vous excuser sur la forme ou la présentation. Quant aux recommandations, monsieur le président, je pense que nous serons d'accord pour les annexer au procès-verbal d'aujourd'hui. Ainsi, ceux qui prendront connaissance du compte rendu de la réunion sauront en même temps quelles recommandations précises le témoin a présentées.

En ce qui concerne les volontaires, je préciserais que, comme vous le savez, environ 80 p. cent des déversements qui touchent les côtes de la Colombie-Britannique, et d'ailleurs aussi de l'Atlantique, ne proviennent pas de pétroliers, mais plutôt de petits navires. C'est l'un des problèmes dont essaye de tenir compte le projet de loi C-121 par son mécanisme de financement.

Je crois comprendre d'après mes discussions avec la Garde côtière—je l'ai dit plusieurs fois, publiquement, et personne ne m'a contredit, j'en déduis donc que c'est exact—que s'il y a un déversement et qu'un groupe de volontaires, par exemple, procède au nettoyage et garde les factures relatives à ce nettoyage, le fardeau est inversé. L'administrateur paiera les coûts justifiés, et il devra ensuite chercher qui est responsable du déversement pour lui présenter la note.

Cela me paraît être une très bonne méthode. J'aime beaucoup cette inversion du fardeau dans ce type de situation.

En ce qui concerne certains des problèmes que vous avez mentionnés à propos des volontaires, je ne vois pas comment le projet de loi C-121 pourrait fournir un mécanisme adéquat. Je n'essaie pas d'éviter le problème. Tout comme nous avons actuellement en Colombie-britannique une société de nettoyage, la Burrard Clean, il me semble que la Save Georgia Strait Alliance pourrait faire un pas de plus en élaborant un embryon de mécanisme administratif. Le comité pourrait éventuellement envisager de recommander des fonds de démarrage, par exemple, pour permettre la mise sur pied d'un organisme de coordination du travail en cas de déversement.

En ce qui concerne la capacité de réaction à terre au nom des armateurs, je n'ai pas d'inquiétude. Dix mille navires environ seront groupés en vertu de ce nouveau système d'enregistrement, et ils devront disposer des installations nécessaires à terre pour réagir.

Il me semble que c'est ce qu'il faut faire. On a toujours l'impression que l'on vous impose un fardeau de plus, mais je ne vois vraiment pas comment nous pourrions inclure dans ce projet de loi C-121 tout ce qu'il faudrait pour protéger et payer les volontaires. C'était une simple observation de ma part.

Mes questions, par contre, portent sur les excellentes suggestions que vous avez faites concernant la participation de la population, et les conseils consultatifs. Je crois que nous avons appris quelque chose des audiences qui ont eu lieu en Alaska. Nous avons pu constater que les observations d'Andrew Thompson sont tout à fait justes.

[*Texte*]

I don't think that around this table we're suggesting that suddenly the coast guard and the oil transportation sector and cruise shipowners are suddenly going to become an incestuous group, constantly bringing about lower and lower standards. What I think does happen, though, is roles get confused. Your example of five changes in three years is a good one for this committee to reflect on as to why we need statutorily based advisory councils.

The committee will soon have before it a number of amendments on which I would like to ask your views, starting with one you touched on in terms of funding. Can you tell the committee why it's so critical that there be funding provisions? As you know, it's statutorily excluded at the moment.

Mr. Zakreskie: A wage? A salary?

Mr. Fulton: Yes. I think it's obvious that—

Mr. Zakreskie: To get personal, I didn't have to ask permission from my wife, but we kind of had to discuss it. This is not my source of income. I had to explain to the boss why I'm skipping off to Ottawa unfettered. Whether I'm skipping off to Ottawa unfettered or going to Tofino for a week, there's the issue of having to look after yourself too. We all want to protect the environment, but we have to consider our own situations. Dee, who is one of the people mentioned in the comments, said that she puts in as much time as she can, but she cannot be everywhere at once.

In order to be effective, you have to be able to focus. You have to be able to say, that is my job; that's what I do. I'm a council member. Can I just skip out in the middle of the night because somebody heard something about a guy who wasn't on the bridge of a tanker when he was supposed to be? Can I grab a helicopter and zip out there and check this out, or do I have to see if we can deal with the issue and maybe get the coast guard to do it? It's not your primary responsibility; it's something you do. It's not what you are.

For remuneration, to be effective you have to be able to—

• 1015

Mr. Fulton: Let me put it to you another way. It's quite clear that there's some intent here that when the councils are set up the president of the council is to be paid and expenses are to be paid for those who sit on it. One of the things I think the committee would be supportive of is a point you touched on, which is where public interest groups are appointed onto the advisory council body, and let's say it sits every second Monday and Tuesday for the Pacific, the same for the Great Lakes, and the same for Atlantic Canada, those representatives of public interest groups, such as someone like yourself representing Save Georgia Strait Alliance, which is hooked into organizations representing 200,000 people... So if the industry was paying it or if the Crown was paying it, the public is getting a much greater benefit than the $200 per day, or whatever the honorarium was, that was paid to the advisory council member. Where the coast guard and the industry might not know that there are migrating, semipalmated plovers on the beach at Tofino on a given day and there's an oil spill coming ashore, which is the sort of thing the industry and the coast guard won't know, someone who does know, who is properly hooked in and sitting on the advisory

[*Traduction*]

Personne ici ne veut laisser entendre, je pense, que la Garde côtière, les transporteurs de pétrole ou les armateurs de navires de croisière vont tout à coup devenir un groupe incestueux, obsédé par la réduction des normes. Ce qui pourrait se produire toutefois, c'est une confusion des rôles. En donnant l'exemple des cinq changements intervenus en trois ans, vous avez certainement amené le comité à se demander s'il est bien nécessaire de légiférer l'existence de conseils consultatifs.

Le comité va bientôt être saisi de plusieurs amendements sur lesquels j'aimerais avoir votre avis; en commençant par celui dont vous avez déjà parlé, et qui concerne le financement. Pouvez-vous dire au comité pourquoi les dispositions concernant le financement sont essentielles? Comme vous le savez, c'est actuellement exclus de la loi.

M. Zakreskie: Un salaire? Une rémunération?

M. Fulton: Oui. Il me paraît évident que...

M. Zakreskie: Sans entrer dans les détails de ma vie personnelle, ce n'est pas que j'ai dû demander la permission à mon épouse, mais nous en avons parlé. Ce n'est pas avec cela que je gagne ma vie. Il a fallu que j'explique à mon patron pourquoi je m'en allais soudainement à Ottawa. Que je m'échappe à Ottawa ou que je me rende à Tofino pour une semaine, il faut aussi considérer son intérêt personnel. Nous voulons tous protéger l'environnement, mais nous devons penser à nos propres situations. Dee, qui est l'une des personnes qui a fait des commentaires, dit qu'elle fait tout son possible, mais elle ne peut pas être partout à la fois.

Pour être efficace, il faut pouvoir se concentrer. Il faut pouvoir se dire: voilà mon travail; c'est ce que je fais. Je suis membre d'un conseil. Est-ce que je peux sortir au milieu de la nuit parce que quelqu'un a entendu dire qu'un tel n'était pas sur la passerelle du pétrolier alors qu'il était censé y être? Est-ce que je peux sauter dans un hélicoptère et aller voir sur place? Ou est-ce que je peux demander, peut-être à la Garde côtière, de le faire? Ce n'est pas notre responsabilité; c'est simplement quelque chose que nous faisons. Cela ne fait pas partie de notre travail.

Quant à la rémunération, pour être efficace, il faut...

M. Fulton: Permettez-moi de m'exprimer autrement. Il est assez évident que lorsque les conseils seront mis sur pied, leurs présidents seront payés et que l'on remboursera les frais encourus par leurs membres. Notre comité pourrait vous appuyer, je crois, sur un point que vous avez mentionné: celui des groupes de défense de l'intérêt public qui sont nommés aux conseils consultatifs. Supposons que ces conseils se réunissent un lundi et un mardi sur deux, pour le Pacifique, et selon le même calendrier pour les Grands Lacs et pour l'Atlantique. Les représentants des groupes de défense de l'intérêt public, comme vous-mêmes, qui représentez la Save Georgia Strait Alliance, laquelle est affiliée à des organisations qui au total représentent 200 000 personnes... Si leurs frais étaient remboursés par l'industrie ou par la Couronne, le public en aurait largement pour ses 200$ par jour, ou je ne sais quel montant, que recevrait chaque membre des conseils consultatifs. Alors que la Garde côtière et l'industrie ne savent pas nécessairement qu'un jour donné il y a des pluviers semipalmés migrateurs sur la plage de Tofino, et qu'une nappe de pétrole s'approche de la côte, car ce n'est pas le genre de choses dont ils sont au

[*Text*]

council, can phone some local organization that they're hooked into at Tofino.

Mr. Zakreskie: And they will.

Mr. Fulton: That's right.

What I'm talking about here is cost-benefit. The taxpayer is screaming out there, from coast to coast, and they don't like members of any committee to set up some other paying body that smells like frying bacon or pork or the trough or anything else. They don't want it to feel that way. But if they know that the committee has not just intuited that this is a good idea, but know that it's a good idea. . . We know Placentia Bay is at extraordinarily high risk from spills right now. Regrettably we haven't been able to hear any environmental witnesses from there.

We do know, partly driven by *Nestucca* but also partly driven by the fallout from the *Exxon Valdez*, that the urgency of legislation such as this to contain binding provisions, paid provisions of advisory councils that have some teeth that can bite at industry, that can bite at the coast guard and report to committees and to the minister are critical.

If you, Ken, were appointed to the advisory council, and you knew that four days a month you were going to be paid to do that, tell us what other kinds of connections just you, as a representative of Save Georgia Strait Alliance, could bring to that council.

Mr. Zakreskie: If you get a chance to talk to local people about their concerns, if that's what you do, if that's your job, you get access to local experts. They know where the clam beds are. They don't like to tell everybody where the clam beds are, because that's where they make their living. But if they know where you're coming from, if they know that you're not a part-time fisherman who is also sitting on the advisory council, they know where your honesty lies. You're a council member. They can approach you and they can say, if there's a spill, this is where I've been getting the clams from, or I've been deriving a nice source of income from this little bed we've discovered, which we don't like to talk about. That's the access. They don't go telling everybody in the world where these highly prized areas are.

So you get access to that. They know where you're coming from, that you're a council member. You're not out there to squirrel away all these little bits of information; you are there to keep it in mind and to pass it on at the appropriate time, to make decisions that will benefit the community you live in. If they are community-based, you make the decision based on what is good for the community.

Mr. Fulton: In your point 6 you talk about Mr. Brander-Smith's report, Mr. Anderson's report to the B.C. government, and the report of the B.C./States Oil Spill Task Force containing many recommendations aimed at avoiding accidents. I think you're absolutely correct there.

• 1020

One of the suggestions I have made, and I wonder whether or not you think it would be useful, is to have a generic impairment test that the coast guard could use, the same as the U.S. Coast Guard does, for on-board skippers and crew, keeping

[*Translation*]

courant. Une personne qui, elle, est au courant, qui a les contacts nécessaires et qui siège au conseil consultatif peut téléphoner à un organisme local affilié, à Tofino.

M. Zakreskie: Et elle le fera.

M. Fulton: C'est exact.

C'est une question de rentabilité. D'un bout à l'autre du pays, les contribuables protestent et ils ne veulent pas que les membres d'un comité aillent en constituer un autre qui sente l'assiette au beurre. Ils ne veulent pas du tout de cette impression-là. Mais s'ils savent que le comité ne va pas à tâtons; qu'il est sûr que c'est une bonne idée. . . Nous savons qu'à la baie de Plaisance les risques de déversement sont extrêmement élevés actuellement. Malheureusement, nous n'avons pas pu entendre de groupes environnementaux de la région.

Nous savons, en partie à cause de l'expérience du *Nestucca*, mais aussi en partie à cause des retombées de l'*Exxon Valdez* qu'il est urgent, dans une loi comme celle-ci, de prévoir des dispositions exécutoires, une rémunération des conseils consultatifs qui est effectivement l'autorité nécessaire pour s'en prendre à l'industrie, à la Garde côtière, et pour faire rapport aux comités et au ministre.

Ken, si vous étiez nommé au conseil consultatif et si vous saviez que quatre jours par mois vous allez être payé pour ce travail-là, dites-nous quels genres de contacts vous apporteriez à ce conseil en votre qualité de représentant de la Save Georgia Strait Alliance.

M. Zakreskie: Quand on a la possibilité de parler à des habitants du lieu, si c'est notre responsabilité, si cela fait partie de nos tâches, on peut avoir accès à des compétences locales. Les gens savent où sont les bancs de clams. Ils n'aiment pas le dire à n'importe qui, parce qu'ils en dépendent pour gagner leur vie. Mais s'ils savent ce que vous cherchez, s'ils savent que vous n'êtes pas un pêcheur à temps partiel qui est aussi membre du conseil consultatif, ils vous font confiance. Vous êtes un membre du conseil. Ils peuvent venir vous voir pour vous dire qu'il y a un déversement, que c'est dans la région où ils pêchent les palourdes. Ils vous diront qu'il y a là un joli petit banc qu'ils ont découvert et qui leur rapporte une jolie somme; mais dont ils ne veulent pas vraiment parler. Voilà le genre d'accès que nous avons. Ils ne vont pas raconter ces choses-là à n'importe qui.

On a donc accès à ces informations. On vous connaît, on sait que vous êtes membre du conseil, que vous n'êtes pas là pour emmagasiner des éléments d'informations; vous vous renseignez, et vous transmettez les renseignements à qui de droit, en temps voulu, dans l'intérêt de votre propre collectivité. Si les conseils sont constitués de membres de la collectivité, ils penseront aux intérêts de celle-ci au moment de prendre leurs décisions.

M. Fulton: Au point 6, vous parlez du rapport Brander-Smith, du rapport de M. Anderson du gouvernement de la Colombie-Britannique, ainsi que du rapport du groupe de travail conjoint entre la Colombie-Britannique et les États-Unis sur les déversements pétroliers, où l'on présente de nombreuses recommandations pour éviter les accidents. Je suis tout à fait de votre avis sur ce point.

Ce que j'allais suggérer, et je ne sais pas ce que vous en penserez, ce serait d'avoir un test général d'affaiblissement des facultés que pourrait utiliser la Garde côtière, comme le fait déjà la Garde côtière américaine, pour l'équipage de bord et les

[*Texte*]

in mind that the overwhelming majority of accidents worldwide come from human error of some kind. The second is whether or not you think it might be of benefit to have generic floor fines; floor fines being what I describe as a permanent irritant to industry so that—

Mr. Zakreskie: To take that drink, that's a 10,000-buck drink. If that is what you're saying, yes. Let's be real about this. We're dealing with real people who day in and day out are on the boat 24 hours a day. Their lives are there. They have to know. That's $10,000. You're not going to do it. You have to have some control. I support any control mechanism, and that sounds like a good one.

The Chairman: Ross, you are next.

Mr. Zakreskie: Excuse me. I pulled this book out when Mr. Fulton was talking about a mechanism. Canada is comprised of provinces, and different provinces are doing their own thing. B.C. is doing is something I want to mention. It is a mechanism that could be of use to the committee. I can leave this document here. It is the B.C. Oil Spill Workforce, of which the coast guard is fully aware. This document was produced with partial funding from them. In it is provision for a mechanism where a volunteer could be compensated.

The Chairman: You say that provides a mechanism for a volunteer to be paid. Would he be paid for sitting on an advisory council, or paid for working on an oil spill, or both?

Mr. Zakreskie: That workforce that's mentioned in that document doesn't truly deal with advisory councils. But you can see where it's going as far as advisory councils are concerned. Advisory councils would oversee the workforce; it would be another part of their mandate. But that's dealing with the man or woman putting his or her hand down and putting the piece of oil in the bag. It's the nuts and bolts of it.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Thank you very much, Ken, for appearing before us this morning and bringing your true life experiences from your personal background and giving us the benefit of your remarks.

On the advisory councils, in the bill we have selected geographical areas, and then we also have representation from various interest groups. I would take it from your remarks that you would like to see us add environmental representatives, to be more specific, on the advisory councils. Is that the gist of what I'm hearing you say here this morning?

Mr. Zakreskie: That would just be me pork-barrelling my people, wouldn't it? I say it is more people who are concerned with the area in which they are living, whether they be environmentalists or the general public—doctors, lawyers, bus drivers—people who have some knowledge of the area they are living in. It is fine if they are aligned with an environmental group. But we're all environmentalists.

Mr. Belsher: Keeping in mind that the environmental council isn't an organization for enforcement... The authority of enforcement is entirely different for the advisory council, which advises what the minister and his organization should be doing. That becomes the enforcement part. The coast guard is an enforcement agency.

[*Traduction*]

capitaine. Il ne faut pas oublier en effet que la très grande majorité des accidents qui surviennent dans le monde sont dus à l'erreur humaine. Deuxièmement, j'aimerais savoir si vous pensez qu'il serait utile d'avoir des amendes minimales génériques; c'est ce que je qualifierais d'épine permanente dans le flanc de l'industrie afin...

M. Zakreskie: Ce verre pourrait vous coûter 10 000$. Si c'est ce que vous voulez dire, je suis d'accord. Il faut regarder les choses en face. Nous avons à faire à des êtres humains qui passent 24 heures par jour sur un bateau; ils y vivent. Il faut qu'ils sachent que ça leur coûtera 10 000$. Qu'ils ne peuvent pas se permettre de le faire. Il faut exercer un certain contrôle. J'appuie tout mécanisme de contrôle; et celui-ci me paraît bon.

Le président: Ross, c'est votre tour.

M. Zakreskie: Pardonnez-moi. Pendant que M. Fulton parlait de mécanisme j'ai sorti ce livre. Le Canada est composé de provinces dont certaines ont déjà mis en place leur propre système. La Colombie Britannique est en train de faire quelque chose que je voudrais mentionner. C'est un mécanisme que le comité pourrait juger intéressant. Je peux vous laisser le document; il s'agit du B.C. Oil Spill Workforce, que la Garde côtière connaît bien puisqu'elle a partiellement financé l'étude. On y propose un mécanisme pour l'indemnisation des volontaires.

Le président: Vous voulez dire un mécanisme par lequel les volontaires pourraient être rémunérés. Payé pour leur travail au conseil consultatif, ou pour leur travail dans le cas d'un déversement, ou les deux?

M. Zakreskie: Le groupe de travail dont il est question ici n'a pas vraiment abordé la question des conseils consultatifs. On voit bien dans quel sens ils vont. Les conseils consultatifs pourraient superviser le groupe de travail; ce serait un autre élément de leurs fonctions. Mais ce dont il s'agit, en l'occurrence, c'est de ceux qui mettent la main à la pâte, qui épongent la nappe. Le travail sur le tas.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Je vous remercie, Ken, d'être venu ce matin nous faire part de vos expériences, et nous donner votre point de vue.

En ce qui concerne les conseils consultatifs, le projet de loi prévoit des secteurs géographiques avec représentation de divers groupes d'intérêt. Je déduis de votre présentation que vous souhaiteriez voir préciser dans la loi que les groupes environnementaux doivent être représentés dans les conseils consultatifs. Est-ce bien ce que vous nous dites ce matin?

M. Zakreskie: Cela reviendrait à vouloir offrir l'assiette au beurre à mes amis, n'est-ce pas? Je veux parler surtout des gens qui sont directement concernés parce qu'ils vivent dans la région qu'ils soient environnementalistes, médecins, avocats, chauffeurs d'autobus de gens qui connaissent la région où ils habitent. C'est très bien s'ils sont associés à un groupe environnemental; mais nous sommes tous des environnementalistes.

M. Belsher: Puisqu'un conseil environnemental n'a pas d'autorité pour faire appliquer la loi... Ce pouvoir d'application est tout à fait étranger au conseil consultatif, lequel doit conseiller le ministre et le ministère. Ce sont eux qui sont chargés de l'application. C'est la Garde côtière qui en est chargée.

[*Text*]

Mr. Zakreskie: But who would be nipping at their heels? The role I see for the advisory council is it would be overseeing the enforcement. Who is to ensure that enforcement occurs? To put it into real terms of two individuals working together, one is an enforcer and one is the "regulatee". That distinction between them may get blurred. But if the enforcer has an excuse to enforce nipping at his heels, he can say, I'm sorry that your grandmother died, but if you can't get out to that inspection of that tug, these guys aren't going to let me pass; the schedule has to go ahead.

• 1025

Mr. Belsher: The point I'm trying to make is when you're writing legislation, to give it the force of law, you have to be careful as to who ultimately bears the responsibility. I don't think we can ask an advisory council to bear the responsibility of the enforcement of the law.

Mr. Zakreskie: Oh, okay. We don't want to rewrite the Canada Shipping Act. Enforcement is still an issue for the coast guard. They are in charge; they are the boss.

Mr. Belsher: As long as that's clearly understood. There is no quarrel there, I take it.

Mr. Zakreskie: No. They put their lives at risk. If some guy is drowning, they're there. We rely on them.

Mr. Belsher: Picking up on Mr. Fulton's remark in his exchange with you on salaries and such, if we were to try to add something like that, we'd have to get royal assent for the expenditure of funds beyond what—

Mr. Fulton: Just for the record, there is the provision for funding in proposed section 660. We can expand it. If it won't change the principle of the bill, we can do it.

Mr. Belsher: In the course of leading up to the drafting of this bill, I think I heard you say in your opening remarks that you had been consulted by the coast guard over the past two and a half years.

Mr. Zakreskie: There was a level of consultation, yes.

Mr. Belsher: I think that happened on the east coast as well as on the west coast.

Mr. Zakreskie: I imagine. I've seen Stan Tobin and some other people involved.

Mr. Belsher: I'm very glad to see in your remarks that it is a good bill as far as it goes.

Mr. Zakreskie: Yes. It has some good points, definitely.

Mr. Belsher: I want to clear that the bill is required legislation to be passed before the next federal election. So you're saying, let's get on with it.

Mr. Zakreskie: Yes. Let's clean it up and get it going.

Mr. Belsher: Coming back to your remark that nothing is said about double hulls in this bill, it is my understanding that the International Maritime Organization has already taken steps about double hulls. We were all given a listing of ships in the

[*Translation*]

M. Zakreskie: Mais qui pourrait les talonner? Le conseil consultatif devrait être chargé à l'application. Qui va s'assurer que la loi est bien appliquée? Si l'on prend l'exemple de deux personnes qui travaillent ensemble; une est chargée de l'application, et l'autre est assujettie à la réglementation. La distinction n'est pas toujours très nette entre les deux, mais si la personne chargée de l'application est talonnée par quelqu'un qui la pousse à faire son devoir, elle peut dire: je suis désolée d'apprendre la mort de votre grand-mère, mais si vous ne pouvez pas venir pour l'inspection de ce bateau, ils ne me laisseront pas passer. Le programme doit être respecté.

M. Belsher: Ce que je veux dire, c'est que lorsque l'on rédige un texte législatif, que l'on fait adopter une loi, il faut être prudent sur la responsabilité. Je ne pense pas que l'on puisse rendre un conseil consultatif responsable de l'application d'une loi.

M. Zakreskie: Ah, bon. Il ne s'agit pas ici de refondre toute la Loi sur la marine marchande. Ce sont les Gardes côtes qui sont chargés de l'application de la loi; ils en sont responsables. Ce sont eux qui commandent.

M. Belsher: Je voulais que cela soit bien clair. Il n'y a donc pas de divergence d'opinion à ce sujet.

M. Zakreskie: Non. Ils risquent leur vie. Si quelqu'un se noie, ils arrivent. Nous comptons sur eux.

M. Belsher: À propos des remarques de M. Fulton concernant les salaires, je pense que si nous devions ajouter quelque chose de ce genre, il faudrait que nous obtenions la sanction royale pour dépenser des fonds en plus de ce qui. . .

M. Fulton: Je vous signale que le nouvel article 660 contient déjà une disposition relative au financement. Nous pouvons l'élargir. Cela ne change rien au principe du projet de loi. Nous pouvons le faire.

M. Belsher: Dans le cadre des consultations préparatoires à ce projet de loi, je vous ai entendu dire dans votre déclaration préliminaire que la Garde côtière vous avait consulté au cours des deux années et demie de préparation.

M. Zakreskie: Il y a eu consultation, effectivement.

M. Belsher: Il y a eu consultation tant sur la côte Est que sur la côte Ouest, nous semble-t-il?

M. Zakreskie: Je l'imagine. J'ai vu que Stan Tobin et quelques autres y avaient participé.

M. Belsher: Je suis heureux de constater, d'après votre déclaration, que vous estimez que dans l'ensemble c'est un bon projet de loi.

M. Zakreskie: Oui, il renferme certainement des dispositions positives.

M. Belsher: Soyons clairs: le projet de loi doit être adopté avant les prochaines élections fédérales. Il est nécessaire. Vous nous encouragez donc à aller de l'avant.

M. Zakreskie: Oui; apportons-y les rectifications nécessaires, et adoptons-le.

M. Belsher: Pour en revenir au fait que ce projet de loi ne mentionne pas les doubles coques, il me semble que l'Organisation maritime internationale a déjà pris des dispositions à ce propos. Nous avons tous reçu une liste des

[*Texte*]

existing tanker trade that are not double-hulled that will be phased out in the phasing-out year. They're categorized tankers from under 5,000 tonnes gross, and then tankers between 5,000 tonnes and 15,000 tonnes gross. The tankers under 5,000 tonnes will all be phased out of service no later than 2015.

Mr. Zakreskie: That's the statistical 20-year period. That's a spill period. I try to relate 20-year periods as spill periods. So when you say by the year 2015, that means there will be a spill of an order of magnitude lower or greater than the *Nestucca* on the west coast of Vancouver. So you're talking about by the time they get one spill. If that's the best we can do, go for it.

Mr. Belsher: I just wanted to make sure that you are aware that certain criteria have already been set in train to deal with it. That's why I don't think it is necessary for us to show that double hulls should be spelled out in this bill.

Mr. Zakreskie: I've talked with Ken from Ship Safety Branch—he will address the committee later—and he has informed me of some of this stuff that's coming on line. And David Brander-Smith informed me that—is it July of this year?—vessels constructed in the member countries will require double hulls. I believe that to be correct. I applaud the work that—

Mr. Belsher: That is fully in train.

Mr. Zakreskie: —is done from individuals such as you who are causing that.

Mr. Belsher: A lot of that is due in no small part to organizations such as the one you are a part of and the Brander-Smith report, plus some of the accidents that have happened in other countries, not our own. They all added to it. Thank goodness it wasn't something that happened right here in British Columbia.

An hon. member: Right here in British Columbia?

Mr. Zakreskie: With the rain, it feels like British Columbia.

Mr. Casey: First of all, I think your presentation is excellent. If you did this in a hurry, it would be interesting to see what you could do if you had a little time, because it is excellent. You made a good presentation. It's balanced and fair.

• 1030

I'm curious to know what you do in "real life", as we say up here.

Mr. Zakreskie: I'm currently registered at Malaspina College. I'm a student. This fall I'll be finishing my business administration degree. It's an associate degree program they have there.

Mr. Casey: Are you going into shipping?

Mr. Zakreskie: I've worked at a shipyard. And I live on an island. I'm not considering being a shipping tycoon or anything, but I'll be nipping at everybody's heels.

Mr. Casey: A fleet of oil tankers, perhaps?

[*Traduction*]

pétroliers actuels qui n'ont pas de doubles coques et qui seront progressivement mis hors service pendant l'année de transition. Ils sont classés dans la catégorie des pétroliers de moins de 5 000 tonnes brutes; dans la catégorie des 5 000 à 15 000 tonnes brutes. Les pétroliers de moins de 5 000 tonnes seront tous mis hors service d'ici 2015.

M. Zakreskie: C'est la période statistique de 20 ans. C'est la période de déversement. J'essaye d'exprimer les périodes de 20 ans en période de déversement. Vous voulez donc dire que d'ici l'an 2015, il y aura sur la côte Ouest de Vancouver un déversement de l'ordre de grandeur, approximativement, de celui du *Nestucca*. Vous voulez donc dire dans le délai d'un déversement. Si on ne peut pas faire mieux, allons-y.

M. Belsher: Je voulais simplement que vous sachiez que certaines normes sont déjà en place. C'est la raison pour laquelle il ne me paraît pas indispensable de traiter la question des doubles coques dans ce projet de loi.

M. Zakreskie: J'en ai parlé à Ken, de Ship Safety—il doit comparaître devant votre comité—et il m'a parlé de certaines des normes envisagées. Et David Brander-Smith m'informe que—est-ce en juillet de cette année—les navires construits dans les pays membres devront avoir des coques doubles. Je crois que c'est bien cela. Je loue très fort le travail. . .

M. Belsher: C'est en train de se faire.

M. Zakreskie: . . .que font des gens comme vous pour obtenir ces résultats.

M. Belsher: C'est grâce en bonne partie à des organisations comme la vôtre, et à des rapports comme celui de Brander-Smith ainsi qu'à quelques accidents qui sont survenus dans d'autres pays, pas chez nous. Tout cela a eu son effet. Heureusement, rien ne s'est passé ici en Colombie-Britannique.

Une voix: Ici, en Colombie-Britannique?

M. Zakreskie: Avec toute cette pluie, on se croirait en Colombie-Britannique.

M. Casey: Tout d'abord, permettez-moi de vous remercier de cet excellent exposé. Si vous l'avez fait en vitesse, je me demande ce que vous auriez été capable de faire si vous aviez disposé de plus de temps; c'est vraiment de l'excellent travail. Vous avez fait une très bonne présentation, juste et équilibrée.

J'aimerais savoir ce que vous faites «dans la vie», comme on dit ici.

M. Zakreskie: Je suis étudiant. Je suis inscrit au collège Malaspina. Cet automne je terminerai mon diplôme d'administration des affaires. Le collège offre un programme de grade associé.

M. Casey: Allez-vous vous lancer dans la marine marchande?

M. Zakreskie: J'ai travaillé dans un chantier naval, et je vis sur une île. Je n'ai pas l'intention de devenir un grand armateur, mais j'entends bien toucher à tout.

M. Casey: Une flotte de pétrolier, peut-être?

[*Text*]

Mr. Zakreskie: You're bringing up a valid point. What can I do once this bill comes in? Can I become a response organization? It's for you guys to decide what I'm going to do. By the time I've finished my education, I'll have an associate degree in business management. Can I form a response organization in my area, which is a primary risk area? I live on an island.

Mr. Casey: You can under this bill.

Mr. Zakreskie: Tom Ring tried to explain it to me last night. I'm not a lawyer. But I've spent the last four years dealing with lawyers from the *Nestucca* spill. I kind of see it, but I'm not sure I can take it to the bank.

Mr. Casey: Anyway, just to move on quickly, in general do you find that environmental concerns and the concerned people are getting more of an appropriate hearing than they have in the past?

Mr. Zakreskie: Would you restate that? I'm not quite clear what you mean.

Mr. Casey: Do you feel that for environmentalists and people concerned about the environment, who aren't active environmentalists, so to speak, there is more of an appropriate hearing for them? Is there a better line of communication than there has been in the past? Are we making headway towards that?

Mr. Zakreskie: Yes, we are making headway towards more public involvement. It's a start. It's not as widespread as I would like to see.

Mr. Casey: There probably has to be a little move on each side of this debate to get more reasonableness and acknowledgement of where each fits.

I found your question about wages for volunteers very interesting. But then I got to thinking about it. What if 100 people showed up for a job that needed 10 people? Would you pay 100, or would you pay 10? What about forest fire volunteers and Meals on Wheels? I don't know how you'd ever manage that.

Mr. Zakreskie: You manage that through people talking to each other. You say, look, Bill, we have 10 guys; we're okay, it's under control. And if it's an emergency, ''under control'' is what you want to see.

Mr. Casey: You'd have to have a supervisor or somebody in control of each site.

Mr. Zakreskie: Individuals take leadership roles as required. One of the beauties of a self-determining, self-appointed advisory council is they would be self-policing as well. They would be required to spot the bad apples or the bad decisions. It may not be bad apples, it may be bad decisions that come up. You need public scrutiny to have the ability for some person down the pipeline who has some expertise to comment and for that whisper to be heard.

Mr. Casey: Just as a suggestion, if you have an issue that is particularly pressing for you, you might put it in the form of an amendment and send it in for our consideration.

Mr. Zakreskie: You'll be doing clause-by-clause study tomorrow?

[*Translation*]

M. Zakreskie: Ce que vous dites est tout à fait juste. Que pourrai-je faire quand cette loi sera en vigueur? Est-ce que je pourrai monter une organisation de secours? C'est à vous de décider ce que je pourrai faire. Quand j'aurai terminé mes études j'aurai un grade d'associé en administration des affaires. Est-ce que je pourrai constituer un organisme de secours dans ma région, qui est une région à risques? Je vis sur une île.

M. Casey: Vous le pourrez en vertu de cette loi.

M. Zakreskie: Tom Ring a essayé de me l'expliquer hier soir. Je ne suis pas avocat, mais depuis quatre ans je traite avec des avocats à propos du déversement du *Nestucca*. Je crois comprendre les grandes lignes, mais je ne suis pas sûr de pouvoir convaincre mon banquier.

M. Casey: Bon, continuons. Dans l'ensemble, pensez-vous que les préoccupations d'ordre environnemental et les personnes concernées aient davantage la possibilité de se faire entendre que par le passé?

M. Zakreskie: Pouvez-vous répéter? Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire.

M. Casey: Estimez-vous que les écologistes et les personnes qui s'intéressent à l'environnement, mais qui ne sont pas des écologistes militants, en quelque sorte, peuvent mieux se faire entendre? Y a-t-il un moyen de communication plus efficace que par le passé? Est-ce que nous faisons des progrès en ce sens?

M. Zakreskie: Oui, nous faisons des progrès vers une plus grande participation populaire. C'est un début. Cela ne va pas aussi loin que je le souhaiterais.

M. Casey: Il faudra probablement que les deux parties acceptent un compromis, qu'elles se montrent plus raisonnable et reconnaissent le rôle de chacun.

J'ai trouvé particulièrement intéressante votre question sur la rémunération des volontaires. Mais j'y ai ensuite réfléchi. Que fait-on si cent personnes se présentent là où dix suffiraient? Faut-il en payer cent, ou dix seulement? Et que fera-t-on pour les volontaires qui luttent contre les incendies de fôrets? Ou qui servent les popotes volantes? Je ne vois vraiment pas comment on peut s'en sortir.

M. Zakreskie: Par la communication. Vous dites simplement: Écoutes, Bill, nous avons déjà dix personnes. Cela suffit. Nous avons les choses en main. Et ce que l'on veut, c'est justement que quelqu'un «ait les choses en main».

M. Casey: Il faudrait donc un superviseur, ou quelqu'un qui so it chargé de la surveillance de chaque site.

M. Zakreskie: Les gens assument ce rôle selon les besoins. Un des avantages d'un conseil consultatif autonome, autogéré, c'est qu'il serait également autocontrôlé. Il lui appartiendrait de contrôler les mauvais éléments ou les mauvaises décisions. Ce serait peut-être davantage de mauvaises décisions que de mauvais éléments. Le droit de regard de la population est nécessaire si l'on veut qu'un expert, quelque part, puisse dire son mot et être entendu.

M. Casey: S'il y a une question qui vous paraît particulièrement importante, vous pourriez peut-être nous la soumettre sous forme d'amendement. C'est une suggestion.

M. Zakreskie: Vous commencez l'examen article par article demain?

[*Texte*]

Mr. Casey: Is it tomorrow? Thank you very much.

Mr. Zakreskie: You got it. That was it.

The Chairman: We are running a little overtime with this witness. I think we all agree that he is an important witness. What I'd like to do is allow one question to each member. And if we have to extend the meeting for a bit, we will, if that's agreeable.

• 1035

Mrs. Catterall: I have three prime points. First, the one my colleague made about give and take and so on. One of the things I find regrettable is it has been clear to me that there wasn't the opportunity for that give and take because the people who were invited into those head-to-head sessions to do the giving and taking were the industry people with the coast guard, and that was it.

Mr. Zakreskie: I wasn't there.

Mrs. Catterall: There was no opportunity for that. That's why I've been making that point from the beginning of these hearings, because that's the only way that give and take does happen.

Mr. Zakreskie: The advisory councils would be able to take time out from their lives and attend these sort of things. There's another argument for that point.

Mrs. Catterall: That's why I want to make the point about resources. That is vitally important. People have other jobs by which they feed their families and pay their mortgage and so on. To take time off from your job involves a cost. We want people participating who are not paid to do this because they work for a company that has a vested interest. We want to have that broader perspective so that exchange can happen and the public interest is what ultimately comes out of it.

I was very interested in what you're describing as the other importance of a council that includes the public that has the freedom to participate without worrying about being able to afford to take the day off work, to afford travel, to afford child care, to afford somebody to come in and look after the house for a week. What you were describing was a whole network, a kind of Neighbourhood Watch on our oceans and waterways, with the difference that Neighbourhood Watch doesn't intervene when something bad is happening, but your network—you in the broad sense—does. It's there to look after the problem. To me, that's a useful way of looking at it. And I appreciate the emphasis you've given to the importance of financial support to allow people to participate.

Mr. Zakreskie: Alaska spends, I believe, about $3 million a year, and I think Ship Safety Branch's budget would be complemented by that.

Mrs. Catterall: Does Alaska have a system in place of public overview that would be a standard we could—

Mr. Zakreskie: Yes. Since we're talking about Alaska, I would like to mention another document. It's a document the committee should have a chance to look at. Tom Ring glanced at it last night. He wishes he had more time to work in Alaska and with public advisory councils. Maybe he'll get up there next chance and give a report back to you guys.

[*Traduction*]

M. Casey: Demain? Merci.

M. Zakreskie: Vous l'avez. C'est cela.

Le président: Nous avons quelque peu dépassé le temps prévu pour ce témoin. Nous conviendrons tous que c'est un témoin important. J'aimerais permettre à chaque député de poser une question. Si nécessaire, et si cela vous convient, nous pourrons prolonger quelque peu la réunion.

Mme Catterall: Je voudrais faire ressortir trois points: D'abord, celui de mon collègue à propos des compromis. Je trouve regrettable que ces compromis n'aient pas été possibles parce que les personnes invitées à ces tête à tête, justement pour y faire des compromis, représentaient uniquement l'industrie et la Garde côtière.

M. Zakreskie: Je n'y étais pas.

Mme Catterall: Vous n'en avez pas eu l'occasion. Voilà pourquoi j'y reviens depuis le début de ces audiences, parce que c'est la seule façon d'arriver à des compromis.

M. Zakreskie: Les conseils consultatifs pourraient prendre le temps de participer à ce genre d'activités. Voilà un autre argument.

Mme Catterall: Voilà pourquoi je veux aborder la question des ressources. Cet aspect est vital. Les gens ont un autre gagne-pain pour nourrir leur famille, et payer leur maison. Prendre des congés représente un coût. Nous voulons des participants qui ne sont pas payés pour le faire au nom de leur entreprise qui a des intérêts à défendre. Nous voulons élargir les perspectives afin que des échanges puissent avoir lieu et que l'intérêt de la population soit protégé.

J'ai été très intéressée par votre description de l'importance d'un conseil qui comprend des représentants du public, libres de participer sans devoir se demander s'ils peuvent se permettre de prendre une journée de congé, de se déplacer, d'envoyer les enfants à la garderie et de trouver quelqu'un pour s'occuper de la maison pendant une semaine. Ce que vous décrivez, c'est un réseau, semblable à la surveillance de quartier appliquée à nos océans et nos cours d'eau, sauf que la surveillance de quartier n'intervient pas en cas de catastrophe alors que votre réseau—au sens large—le ferait. Il est là pour s'occuper du problème. Pour moi c'est une façon intelligente d'envisager les choses. Et je comprends que vous insistiez sur l'importance du soutien financier afin que les gens puissent participer.

M. Zakreskie: L'Alaska dépense, si je ne m'abuse, environ 3 millions de dollars par an, et je pense que le budget de Ship Safety's serait majoré de ce montant.

Mme Catterall: Existe-t-il en Alaska un système de surveillance publique dont nous pourrions nous inspirer. . .

M. Zakreskie: Oui. Puisqu'il est question de l'Alaska, j'aimerais signaler un autre document. Le comité devrait avoir la possibilité de le consulter. Tom Ring y a jeté un coup d'oeil hier soir. Il aimerait bien pouvoir travailler plus souvent en Alaska, et avec des conseils consultatifs. Il ira peut-être dès qu'il en aura l'occasion, et vous présentera un rapport à son retour.

[*Text*]

Mrs. Catterall: One thing we haven't talked about yet is bringing the regional councils into a national network of advisory councils. It seems to me that the important overview role is not just to make sure the system is working well but to recommend where there are policy gaps and vacuums that need to be filled. In a sense, that can be done only if there's a mechanism for them to come together and to see overall where the system—the legislation, the regulations, whatever—isn't working and needs to be changed.

Mr. Zakreskie: We're an advisory council. We're seeking each other's advice on this issue. This seems to be working. It seems to be an open and frank discussion on an important issue. And if we, as a group, decided that we wanted the general manager of Come-By-Chance here, I'm sure we could get him here. The issue of the federal advisory council, I don't know the answer to that. My opinion is it should be members of the public. Well, MPs are members of the public. Maybe they could be the initial seven who are able to say, we want an advisory council there, another advisory council there. And the advisory council that overlooks the west coast could say they are looking after themselves. They may say they want an advisory council there. They could allow themselves to branch out.

Mr. Fulton: In point 5, I note that you refer specifically to the Brander-Smith recommendation that an act such as Bill C-121 should provide powers to the coast guard to reroute shipping around sensitive areas at crucial times or when conditions are hazardous.

• 1040

I've just been whipping through the legislation, and I don't see a specific provision providing for that. Are you reasonably certain that the situation as it existed prior to Bill C-121—that is, at the time of the *Nestucca*—did not allow for the coast guard to simply contact the vessel and say, you can't go through that route, you are going to have to go somewhere else, and here's where we want you to go?

Mr. Zakreskie: What's in practice? Do we shut down tanker traffic or all barges when the fry are running or whatever time the biologists say that if we had a spill now we'd lose a year's salmon? It is a lot of bread and butter. Does that happen? No. I don't think there are any tanker exclusion periods. We're fighting for tanker exclusion zones. We'd like to see zones any time of year. Any time of year you get a spill, if you've got low tide and no real washing... We need to have tanker exclusion zones, because it's just too crucial. Well, okay, you guys, we'll give you access to that area at certain times of the year. We want to give and take, and at certain times of the year, get in there, do your thing, and get out.

Mr. Fulton: On that, Mr. Chairman, I think the coast guard indicated that they were going to circulate to us the regulations, or at least 98% of the regulations. Perhaps one of the things legal counsel could do for us between today and

[*Translation*]

Mme Catterall: Nous n'avons pas évoqué la possibilité de rassembler les conseils régionaux en un réseau national de conseils consultatifs. Il me semble que le rôle important de surveillance ne consiste pas simplement à s'assurer que le système fonctionne bien; il faut aussi faire des recommandations lorsqu'il est nécessaire de combler des lacunes et des vides en matière de politiques. En un sens, on ne peut y parvenir que si un mécanisme permet de formuler ces recommandations et de constater à quel niveau le système—la législation, les règlements, peu importe—ne fonctionne pas, et doit être changé.

M. Zakreskie: Nous sommes un conseil consultatif. Nous nous consultons les uns les autres à ce sujet. Il semble exister un climat de discussion franc et ouvert sur cette importante question. Et si nous, en tant que groupe, décidions que nous voulions le directeur général de Come-by-Chance, je suis certain que nous pourrions le faire venir. Je ne saurais répondre à la question concernant le conseil consultatif fédéral. Je suis d'avis qu'il devrait y avoir des représentants du public. Les députés font partie du public; ils pourraient peut-être être les sept premiers capables d'affirmer qu'ils veulent un conseil consultatif à tel ou tel endroit. Et le conseil consultatif qui surveillerait les activités sur la côte Ouest pourrait se déclarer indépendant et demander son propre conseil, qui pourrait se désaffilier.

M. Fulton: Au point 5, je remarque que vous évoquez expressément la recommandation de M. Brander-Smith voulant qu'une loi comme le projet de loi C-121 donne à la Garde côtière le pouvoir de détourner les navires hors des régions sensibles en période critique, ou en cas de danger.

Je viens de feuilleter le projet de loi et je ne vois pas de disposition précise à cet effet. Êtes-vous à peu près certain que la situation qui existait avant le projet de loi C-121—c'est-à-dire au moment du déversement du *Nestucca*—ne permettait pas à la Garde côtière de communiquer simplement avec le navire afin de l'empêcher de naviguer dans un secteur donné et de l'obliger à emprunter une autre route?

M. Zakreskie: Qu'arrive-t-il en pratique? Interdit-on le trafic des pétroliers ou de toutes les barges lorsque les saumoneaux remontent, ou lorsque les biologistes déclarent qu'un déversement ferait perdre la récolte de saumon de toute une année? Les sommes en cause sont rondelettes. Agit-on ainsi? Non. Je ne crois pas qu'il y ait de période d'exclusion des pétroliers. Nous luttons pour qu'il y ait des secteurs d'exclusion et nous aimerions qu'ils soient interdits aux pétroliers tout au long de l'année. Il peut y avoir déversement à tout moment de l'année; si la marée est basse et que les côtes ne sont pas vraiment draguées... Il faut des zones d'exclusion pour les pétroliers, c'est un problème trop crucial. D'accord, nous leur donnerons accès au secteur à certaines périodes de l'année. Nous sommes prêts à faire des compromis, et à certains moments de l'année, les pétroliers pourront naviguer dans ces eaux, entrer et sortir.

M. Fulton: À propos, monsieur le président, la Garde côtière a indiqué, je crois, qu'elle nous transmettra les règlements ou, tout au moins, 98 p. 100 des règlements. Le conseiller juridique pourrait peut-être se préparer d'ici à

[*Texte*]

tomorrow, when we start to do the bill clause by clause, is be prepared to give us some legal advice on whether or not that specific matter Ken has raised could be done by regulation, or whether we actually need a statutory inclusion to give the coast guard the necessary basis in which to move vessels out of existing traffic lanes or out of existing zones.

The Chairman: There may also be authority in the shipping act now that provides for that. Perhaps counsel could also advise us on that.

If Ross wants to draw your attention to sections in the Canada Shipping Act, if that is productive, we can do that after Jim finishes with his questions. But I suspect what is more productive is for legislative counsel to advise us as to whether there's already something in the act, and then members of the committee can make their decision as to whether they think it needs strengthening or not.

Mr. Fulton: Yes, you had touched on it.

It's always useful to have on the record an example of why a particular vessel. I think a quick 60-second synopsis of what happened with the *Nestucca* and why we need these kinds of very clear directives and why it requires the reporting mechanism back to an advisory council would be useful; if a tug and barge or a tanker are in distress, or a cruise ship has hit a rock and is about to dump 400 tonnes of fuel, why it's important that there be not only these zoning designations done over a longer period of time so you know what's there but also why those powers should be absolutely precisely delineated.

Mr. Zakreskie: You should be able to say to a shipping company that it cannot go into that area. And show them the biologist's report. Look, you guys, any disruption of the food chain in that area will wreck it for. . . It is four years now since what happened in Prince William. They're still having problems with killing micro-organisms.

The reality of it is fellows like my brother who are eking out a living, wanting to make some bucks. He wanted to go off behind Flores Island and harvest manila clams. It was good money, hard work. But could they do it? No. It was shut down. Oil. Where was the compensation for him, for money he could not get? I'm not talking about a wage; I'm talking about a man who wanted to earn money, make a productive living, harvest clams, but he couldn't. What avenues of compensation are open to him? None.

The shipowner receives the benefit of access to these critical areas but doesn't pay the price when things go wrong. So to us, to me I should say, something is wrong. There's more take than give. They're taking off the top. They're taking the good stuff and we're left with sludge. Sorry, it's a personal comment.

• 1045

Mr. Belsher: In the Canada Shipping Act, part XV, Pollution Prevention and Control; and part XVI, Civil Liability and Compensation for Pollution, dated February 1990, under subsection 662(1) states that a pollution prevention officer may direct any Canadian ship or any other ship that is to about to enter in or within waters. . ., and so on. As you read further down, in paragraph (f) it says:

[*Traduction*]

demain, d'ici à ce que nous étudiions le projet de loi article par article, afin de nous donner une opinion juridique sur les solutions possibles au problème précis évoqué par Ken par voie de règlements, ou nous indiquer s'il faut une disposition législative pour donner à la Garde côtière les moyens de tenir les navires hors des voies de navigation ou des zones existantes.

Le président: Une disposition de la Loi sur la marine marchande le prévoit peut-être déjà. Le conseiller juridique pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet.

Si Ross veut porter à votre attention des articles de la Loi sur la marine marchande, il pourra le faire après que Jim aura fini de poser ses questions. Mais je suppose qu'il serait plus productif que le conseiller législatif nous indique si la loi prévoit déjà quelque chose, puis que les membres du comité décident ensuite si ces dispositions doivent être renforcées.

M. Fulton: Oui, vous y aviez fait allusion.

Il est toujours utile de donner un exemple. Je pense qu'il serait utile d'obtenir un bref compte rendu de 60 secondes sur ce qui est arrivé au *Nestucca*, ainsi que des explications sur la nécessité d'avoir des directives très claires en ce domaine ainsi que des rapports au conseil consultatif. Si un remorqueur et une barge ou un pétrolier sont en détresse ou qu'un navire de croisière frappe un écueil et est sur le point de déverser 400 tonnes de carburant, il faudrait savoir pourquoi il importe de se doter de ces désignations de zone, échelonnées sur une longue période, et de définir très précisément ces pouvoirs.

M. Zakreskie: L'on devrait pouvoir dire à un transporteur maritime que ses navires ne peuvent aller dans telle ou telle zone et lui montrer le rapport du biologiste, lui démontrer que toute perturbation de la chaîne alimentaire dans cette région la détruira pendant. . . Quatre années se sont écoulées depuis la catastrophe à Prince William. Il y a encore des problèmes avec des micro-organismes destructeurs.

En réalité, les choses se passent comme dans le cas de mon frère qui trime dur pour gagner sa vie. Il voulait se rendre derrière l'Île Flores pour y pêcher l'asari. La pêche était dure mais rapportait bien. Il n'a pas pu. La zone a été interdite à cause du pétrole. Où était l'indemnisation qu'il aurait dû recevoir pour compenser le manque-à-gagner? Je ne parle pas de salaire, mais d'un homme qui voulait gagner sa vie honnêtement en pêchant des palourdes et qui n'a pu le faire. À quel genre d'indemnisation a-t-il droit? Aucun.

Le transporteur maritime profite de l'accès à ces zones vitales, mais il ne paie pas le prix lorsque cela tourne mal. Selon nous, selon moi devrais-je dire, il y a quelque chose qui ne va pas. Certains font moins de compromis que d'autres. Ils prennent ce qui est bon et nous laissent les déchets. Désolé, c'est une remarque personnelle.

M. Belsher: Dans la Loi de février 1990 sur la marine marchande, partie XV, Prévention et contrôle de la pollution; et partie XVI, Responsabilité civile et indemnisation en matière de pollution, le paragraphe 662(1) stipule qu'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution a le pouvoir d'enjoindre, par directive, à un navire qui se trouve dans les eaux. . . ou qui approche de telles eaux, etc. À l'alinéa f), on lit:

[*Text*]

(f) direct any ship that is within or about to enter waters to which this Part applies

(i) to proceed to such a place within waters. . .,

It can tell them to stay, it can tell them to move. It has the authority. . .to proceed and to remain outside these waters. It is clearly spelled out in the shipping act already. This is the pollution prevention officer under the Canada Shipping Act.

Mr. Zakreskie: So everybody wants to be his friend. Do you see the reality of it now? Shipping companies want to be his buddies, because if he starts giving scheduling constraints to them. . . There is a conflict there. He has to do his job. He has to get along with these guys he works with. Where is the nipping at his heels to make sure that this gets done, and fairly, and takes the pressure off of him? I am glad you put this on the record.

Mr. Belsher: But by the same token, sir, in your remarks you cast an aspersion on any pollution officer.

Mr. Zakreskie: No. Please, no. They are human beings put under extreme pressure by shipping companies who have extremely powerful lobby groups. He is a guy doing his job, and doing a good job from what I can see. They generally are doing a good job. But where is the support for them? Where is the encouragement for them?

Mr. Belsher: The encouragement is we don't have any oil spills. That is the encouragement. A record of no oil spills over *x* number of years is quite a positive recommendation. The majority of our oil spills are in and around harbours.

Mr. Zakreskie: You wonder sometimes about dangerous toys in the hands of children. Pollution officers are overworked. What real authority do they have to shut down the *Exxon Valdez* from the port of Vancouver when the fry are running? Do they do it?

Mr. Belsher: There will always be a debate from the competing interest. There is no doubt about that. The authority is already in legislation that it can be done. But you will always have a debate between competing interests at all times.

Mr. Zakreskie: Yes. And there should be lots of give and take. And we are not going to have a sacrificial lamb. You say, well, you can have Placentia Bay. I don't think that should go into the argument. I think industry should work with biologists. And industry will hire their own biologists.

Mr. Belsher: That's a fair comment.

The Chairman: There are a couple of things I would like to clarify before you step down. Mr. Fulton has suggested that your notes for presentation be appended. I take it that was what you were talking about, the one with the seven points. Would you like those notes attached to the minutes? It is up to you entirely.

Mr. Zakreskie: I brought them so you could have a look at them. If the procedural way of doing that is attachment to the minutes, by all means. But please be aware that these are unedited comments and there is duplication. I haven't had a chance to clean it up. That is what they told me, and I am telling you what they told me. Don't shoot me; I am the messenger. There will be stuff in there you won't like and stuff that is good.

[*Translation*]

f) d'enjoindre, par directive, à un navire qui se trouve dans les eaux auxquelles s'applique la présente partie ou qui approche de telles eaux. . .

i) de se diriger vers le lieu qu'il précise à l'intérieur de ces eaux. . .

Il peut lui dire de rester ou de s'en aller. Il a le pouvoir de l'enjoindre de quitter ces eaux et de rester en dehors. Ces pouvoirs sont déjà énoncés clairement dans la loi actuelle. Il s'agit des pouvoirs du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, conformément à la Loi sur la marine marchande.

M. Zakreskie: Et tout le monde recherche son amité, vous savez bien comment cela se passe, non? Les transporteurs maritimes veulent faire ami-ami, parce que s'il commence à leur imposer des itinéraires contraignants. . . Il y a un conflit: il doit faire son travail et il doit rester en bons termes avec les gens avec qui il travaille. Qui le suit à la trace pour s'assurer que le travail est fait, et de manière équitable, et qui lui enlève un poids de sur les épaules? Je suis ravi que vous abordiez la question.

M. Belsher: Mais, par la même occasion, monsieur, vous noircissez les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution.

M. Zakreskie: Non, non, surtout pas. Ce sont des êtres humains qui subissent de très fortes pressions de la part des lobbyistes très puissants représentant les transporteurs maritimes. Ce sont des gens qui font leur travail et du bon travail, d'après ce que je peux voir. Ils font généralement du bon travail. Mais quel soutien reçoivent-ils? Qui les encourage?

M. Belsher: Ce qui est encourageant, c'est qu'il n'y ait pas de déversement de pétrole. Voilà ce qui encourage. Aucun déversement pendant tant d'années est un résultat assez positif. La majorité d'entre eux se produit dans les ports ou dans les régions portuaires.

M. Zakreskie: On se demande parfois si ce n'est pas la même chose que laisser des jouets dangereux entre les mains d'enfants. Les fonctionnaires sont débordés de travail. Quel pouvoir réel ont-ils d'empêcher l'*Exxon Valdez* d'entrer dans le port de Vancouver lorsque les saumoneaux remontent? S'en servent-ils?

M. Belsher: Il y aura toujours des intérêts contradictoires en jeu, cela ne fait aucun doute. La loi dispose déjà de la façon de trancher cela, mais les tiraillements eux-mêmes ne disparaîtront jamais.

M. Zakreskie: Non. Et il devrait y avoir beaucoup de compromis et pas de bouc émissaire. Vous dites que nous pouvons avoir la baie Placentia. Je ne crois pas que cet argument devrait compter. Je pense que l'industrie devrait collaborer avec les biologistes et qu'elle embauchera ses propres biologistes.

M. Belsher: C'est juste.

Le président: J'aimerais obtenir quelques éclaircissements avant de céder la parole aux prochains témoins. M. Fulton a proposé que vos notes figurent en annexe. Je suppose que c'est de cela qu'il s'agissait, du document en sept points. Êtes-vous d'accord pour que ces notes figurent en annexe? La décision vous revient entièrement.

M. Zakreskie: Je les ai apportées afin que puissiez les consulter. Si la façon de procéder habituelle consiste à annexer ces documents au procès-verbal, je vous en prie, allez-y. Mais je vous avertis qu'il s'agit de remarques non corrigées et qu'il y a des répétitions. Je n'ai pas eu le temps de polir ce texte. C'est ce qu'on m'a dit et moi, je vous le répète. Ne m'en veuillez pas, je ne suis que le messager et je n'ai pas pu séparer le bon grain de l'ivraie.

[*Texte*]

The Chairman: That's okay. I just wanted to make sure you understood.

Is the committee agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

You also produced for us, very helpfully, the final report on the B.C. Oil Spill Workforce. I would direct that this be filed as an exhibit, and therefore it will be in possession of the clerk, if that is all right with you. Members of the committee can have access to it. If you want to make arrangements with the clerk, either to get it back or to get it duplicated or something, we can work that out so you don't have to leave town without it.

Mr. Zakreskie: The Environmental Emergency Services Branch, which produced that document, has had its budget cut immensely. They are in dire straits for financial support. But I think they can afford to spring one more copy for me. And in the interest of BCOSW promotion, you may have it, and I will pick up another one for myself.

• 1050

The Chairman: But if this committee, although it is to some extent in dire straits, has sufficient funds that it can see that a copy is made, you can get this back. All I suggest is that you talk to the clerk about it. Otherwise, your donation and that of the group to this committee is kindly accepted. Thank you very much for it.

Thank you very much for your evidence, Ken. It has been very helpful. We appreciate very much the effort you've made to be here.

Mr. Zakreskie: Thank you for inviting me.

The Chairman: We'll take a two-minute break, then we are followed by witnesses from the Canadian Coast Guard, the technical witnesses that Mr. Fulton requested.

• 1051

• 1055

The Chairman: Please come to order.

Our next two witnesses are Mr. Ken Ryan, Senior Surveyor with Canadian Coast Guard; and Wayne Halley, Regional Emergencies Operations Officer for the Newfoundland region. Both witnesses are here following the request of Mr. Fulton for some technical witnesses on oil spills and related issues.

I've been asked to make it clear that these are technical witnesses who are here to offer their expertise and experience on the technical questions. Policy questions concerning the Canadian Coast Guard are for someone else from the Canadian Coast Guard. If some policy questions emerge, we can either call Mr. Ring back or have someone else from the Canadian Coast Guard come.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I have a point of order, Mr. Chairman. In the discussions with the previous witness, the question of the Government of the Northwest Territories' contract for resupply of petroleum product to

[*Traduction*]

Le président: D'accord. Je voulais simplement m'assurer que vous compreniez.

Le comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Qu'il en soit ainsi.

Vous avez également eu la bonté de nous communiquer le rapport final du B.C. Oil Spill Workforce. Je demanderais que ce document figure parmi les mémoires et reste chez le greffier, avec votre permission. Les membres du comité pourront le consulter. Si vous voulez prendre des dispositions avec le greffier pour le récupérer ou en faire faire des photocopies, nous pouvons nous organiser pour que vous ne partiez pas sans votre exemplaire.

M. Zakreskie: La direction des services d'urgence, qui a rédigé ce document, a vu son budget fondre comme neige au soleil. Elle a grandement besoin de soutien financier. Je pense, cependant, qu'elle peut encore me donner un autre exemplaire. Pour faire de la bonne publicité au BCOSW, je vous laisse celui-ci, je m'en procurerai un autre.

Le président: Mais si le comité, qui ne roule par sur l'or lui non plus, a les moyens de faire faire une copie, vous pourrez récupérer celle-ci. Je vous suggère simplement d'en discuter avec le greffier. Sinon, merci beaucoup, nous acceptons volontiers votre don et celui du groupe.

Je vous remercie d'être venu témoigner, Ken. Cela a été très utile. Nous apprécions les efforts que vous avez déployés pour venir ici.

M. Zakreskie: Merci de m'avoir invité.

Le président: Nous ferons une pause de deux minutes, avant d'entendre les témoins de la Garde côtière canadienne, les experts techniques demandés par M. Fulton.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nos deux prochains témoins sont M. Ken Ryan, expert maritime principal de la Garde côtière canadienne, et M. Wayne Halley, agent des opérations régionales d'urgence, de la région de Terre-Neuve. Ces deux témoins ont été invités à la demande de M. Fulton, qui voulait entendre le témoignage d'experts sur les déversements de pétrole et les questions connexes.

On m'a demandé de préciser que ces messieurs sont des experts dont les compétences et l'expérience permettront d'élucider des questions techniques. Toute question concernant les politiques appliquées par la Garde côtière devra être posées à d'autres représentants. Si des questions de ce genre sont soulevées, nous pouvons demander à M. Ring de revenir ou inviter d'autres témoins de la Garde côtière.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Au cours des récentes discussions avec le témoin, la question du contrat du gouvernement des Territoires du Nord-ouest concernant l'approvisionnement pétrolier des

[*Text*]

eastern Arctic communities was raised, I think by Mr. Fulton. In any event, it came up with one of the witnesses. Mr. Fulton asked what the circumstance of that was. It was suggested that foreign tankers would be entering Canadian waters to deliver these goods, and I think your concern was whether or not these would be adequate to the task.

I would like to table for the committee a letter from the Northwest Territories Minister of Transportation to the federal Minister of Transport with regard to this contract and his assurance that the products will be delivered to the communities in foreign-owned, double-hulled or double-bottomed tankers. In any event, without going through the letter in its entirety, I would just like to table it for the committee and for members.

The Chairman: Thank you. After Mr. Fulton has seen that, if there are any further questions or information, that can be obtained.

I don't know whether you have an opening presentation. You are really here at the request of the committee, but if you have some opening points you would like to make, we'd be very pleased to receive them.

Mr. Ken Ryan (Senior Surveyor, Canadian Coast Guard): Good morning. I'm a senior surveyor with Ship Safety Branch, Canadian Coast Guard. I've been working on the issue of double-hull construction standards over the past two years, and I'm happy to be able to appear before you today to give a short presentation.

I believe most of the material I'll cover in my discussion is already in your hands in the form of briefing note that you were supplied with last week. I'd like to give you a little bit of background on the events leading up to where we are today, and to give you a status report on our current requirements.

Following a number of high-profile marine oil spills, such as the *Exxon Valdez* and the pollution of Vancouver Island by the oil barge *Nestucca* just before that, the federal government commissioned in 1989 a public review panel on tanker safety and marine spills response capability, chaired by David Brander-Smith, who is here today.

In its final report, presented to government in October 1990, the review panel recommended that double-hull construction be made mandatory for all Canadian tank vessels within seven years and for all foreign-registered tankers operating in Canadian waters within ten years. The Canadian government accepted the recommendation for double-hull construction, but they wanted the implementation schedule for this requirement to be developed in consultation with the Canadian tanker industry. Appropriate consideration was to be given to both U.S. and international activity in this area.

With that in mind, if you focus on the U.S. scene, the grounding of the *Exxon Valdez* in March 1989 and the major oil pollution that resulted led ultimately to the enactment of the *Oil Pollution Act* of 1990, also known as OPA-90.

[*Translation*]

collectivités de l'est de l'Arctique a été soulevée, par M. Fulton je crois. Quoi qu'il en soit, elle a été soulevée avec un des témoins. M. Fulton a demandé des éclaircissements. On a laissé entendre que des pétroliers étrangers entreraient dans les eaux canadiennes pour livrer cette marchandise et je crois que vous vous interrogiez sur la menace que pourraient constituer ces navires.

J'aimerais déposer une lettre du ministre des Transports des Territoires du Nord-ouest à son homologue fédéral au sujet de ce contrat, dans laquelle le ministre donne l'assurance que les produits seront livrés par dès pétroliers étrangers à double coque ou à double fond. Je ne veux pas entrer dans les détails, simplement déposer cette lettre à l'intention du comité et de ses membres.

Le président: Merci. Après que M. Fulton l'aura lue, nous verrons s'il y a d'autres questions ou renseignements à demander.

Je ne sais pas si vous avez une déclaration liminaire. Vous êtes ici à la demande du comité, mais si vous voulez faire des observations, nous serions tout à fait disposés à les entendre.

M. Ken Ryan (expert maritime principal, Garde côtière canadienne): Bonjour. Je suis expert maritime principal à la direction générale de la sécurité des navires, à la Garde côtière. Je m'occupe depuis deux ans de la question des normes de construction des navires à double coque et je suis ravi de pouvoir comparaître devant vous aujourd'hui pour vos présenter un bref exposé.

Je crois que la plupart des renseignements fournis dans cet exposé se trouvent dans le document d'information que nous vous avons transmis la semaine dernière. J'aimerais donner un bref historique des événements qui nous ont amené au point où nous en sommes aujourd'hui, ainsi qu'en compte rendu de nos exigences actuelles.

Après quelques déversements de pétrole qui ont fait les manchettes, comme celui de l'*Exxon Valdez* et la pollution de l'Île de Vancouver par la barge pétrolière le *Nestucca*, juste avant, tôt, le gouvernement fédéral a créé, en 1989, une commission d'enquête publique sur la sécurité des pétroliers et les mesures d'urgence en cas de catastrophe, présidée par David Brander-Smith, ici présent aujourd'hui.

Dans le rapport final qu'elle a présenté au gouvernement en octobre 1990, la commission d'enquête recommandait que les doubles coques deviennent obligatoires pour tous les nouveaux pétroliers étrangers naviguant dans les eaux canadiennes, dans un délai de dix ans. Le gouvernement canadien a accepté cette recommandation, tout en souhaitant que l'échéancier de son application soit établi en consultation avec l'industrie canadienne. Il fallait, en outre, tenir compte des travaux américains et internationaux dans ce domaine.

Dans cette perspective, si l'on s'intéresse aux travaux américains, l'échouage de l'*Exxon Valdez*, en mars 1989, et l'importante pollution par le pétrole qui en est résultée a entraîné l'adoption de l'*Oil Pollution Act* en 1990.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1100

This act mandates that double-hull construction be fitted on all new tankers ordered after June, 1990. It also requires that existing tankers be fitted with double hulls or removed from service over a 20-year period, commencing in 1995. This phase-out would be accomplished using a timetable based on vessel size and age, and subject to a number of qualifications and temporary exemptions.

Cette loi ordonne que tous les nouveaux pétroliers commandés après juin 1990 possèdent une double coque. Elle exige aussi que les pétroliers existants soient munis d'une double coque ou retirés graduellement de la circulation sur une période de vingt ans, à partir de 1995. Ce retrait s'accomplirait d'après un échéancier fondé sur la taille et l'âge du navire et serait assujetti à certaines réserves et certaines exceptions temporaires.

The U.S. Coast Guard issued its standards for double-hull construction for tankers in August of last year. In the international scene, the International Maritime Organization, or IMO, which is the UN agency responsible for setting international standards of ship safety and marine pollution prevention, in 1989, the year of the *Exxon Valdez* incident, passed a resolution asking that oil tanker design be studied to see if improvements could be made to prevent accidental oil spills caused by tanker casualties. The result of this review and the international debate that followed led to the adoption in March of last year of amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, which goes by the acronym MARPOL. The MARPOL convention is the international agreement on measures designed to prevent pollution, both operational and accidental, from ships, and particularly oil tankers. Canada acceded to the MARPOL convention last November.

La Garde côtière américaine a publié ses normes relatives à la construction de pétroliers à double coque en août dernier. Sur la scène internationale, l'Organisation maritime international (OMI), l'organisme des Nations Unies chargé de fixer des normes internationales en matière de sécurité des navires et de prévention de la pollution des océans, a adopté en 1989, l'année de la catastrophe de l'*Exxon Valdez*, une résolution demandant que la conception des pétroliers soit étudiée, afin de déterminer si des améliorations pourraient prévenir le déversement accidentel de pétrole en cas d'avarie. Le résultat de cet examen et le débat international qui en a découlé ont abouti à l'adoption, le 1er mars de l'an dernier, de modifications à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, connue sous l'acronyme MARPOL. La MARPOL est l'accord international sur les mesures visant à prévenir la pollution, opérationnelle et accidentelle, causée par les navires et tout particulièrement par les pétroliers. Le Canada l'a signée en novembre dernier.

Because of these changes, the MARPOL convention will now require double-hull construction for all new tankers ordered after July of this year, but only if they are of 5,000 tonnes dead weight, or greater. Dead weight is roughly equivalent to the cargo weight a ship carries. MARPOL also requires smaller tankers to have at least double bottoms, which is protection in a grounding situation, and to have restrictions on tank size.

À cause de ces changements, la MARPOL exige désormais que tous les nouveaux pétroliers commandés après juillet de cette année possèdent une double coque, mais uniquement si leur port en lourd dépasse 5 000 tonnes. Le port en lourd est, plus ou moins, l'équivalent de la masse de fret que transporte un navire. La MARPOL exige également que les petits pétroliers soient, au moins, munis d'un fond double qui les protège s'ils échouent, et impose des restrictions quant à la taille des citernes.

For existing ships, the MARPOL convention will require, as of July 1995, that such vessels be phased out when they reach the age of 25 or 30 years, depending on their current degree of compliance with the requirements of the convention. This phase-out only applies to larger, existing tankers, 20,000 tonnes dead weight and above. Smaller existing tankers below the aforementioned tonnages are not affected by the changes to the MARPOL convention.

Pour les navires existants, la MARPOL exigera, à compter de juillet 1995, qu'ils soient retirés de la circulation après 25 ou 30 ans de service, en tenant compte de la mesure dans laquelle ils respectent actuellement les exigences de la convention. Ce retrait ne s'applique qu'aux gros pétroliers actuels, dont le port en lourd dépasse 20 000 tonnes. Les plus petits pétroliers existants ne sont pas touchés par les modifications apportées à la MARPOL.

The MARPOL convention also requires that existing tankers undergo a program of enhanced structural surveys. I should mention that MARPOL in its requirements for new tankers, mandates double hulls, but they also allow a specific design alternative known as the mid-deck system. A mid-deck system basically provides protection by having wide side tanks, which carry no oil, as protection against collisions. To prevent oil pollution in a grounding, they have a horizontal oil-tight division in the cargo space, such that if you rip open the bottom of the vessel the water pressure outside the hull will force the oil in and keep it inside the vessel during a damage situation. That's the international scene and the current requirements as far as they're concerned.

La MARPOL exige en outre que les pétroliers actuels fassent l'objet d'un programme de vérification structurelle amélioré. Je signale en passant que la MARPOL exige des doubles coques pour les nouveaux pétroliers, mais permet aussi un autre type de construction appelé système de demi-pont. En gros, ce système assure une protection grâce à des citernes latérales qui ne contiennent pas de pétrole et qui fournissent une protection en cas de collision. Afin de prévenir la pollution lorsque le navire s'échoue, ces pétroliers sont munis d'une cloison horizontale étanche dans l'espace destiné au fret, et si le fond du navire se déchire, la pression de l'eau à l'extérieur de la coque force le pétrole vers l'intérieur du navire et l'y maintient. Voilà comment les choses ont évolué au plan international et quelles sont les exigences actuelles.

[*Text*]

The Canadian Coast Guard made a number of presentations before and provided information to the public review panel to aid it in its deliberations. Following the release of the public review panel report, a joint industry-Canadian Coast Guard tanker design working group was set up in November 1990 under the auspices of the Canadian Marine Advisory Council, or CMAC. It consisted of oil company representatives, tanker owners, consultants and other interested parties.

That group met with Canadian Coast Guard several times over 1991 and 1992 to try to decide how best to implement the new requirements for tankers. During these meetings, consideration was given to the ongoing activity of the International Maritime Organization, in which Canadian Coast Guard participated directly, as well as the work being done in the U.S. to implement the OPA-90 legislation.

Two basic principles guided the development of the Canadian double-hull standards. One is that the Canadian environment should not be put at greater risk because of foreign tankers versus that offered by Canadian vessels. Secondly, the Canadian fleet should not be placed at a competitive disadvantage versus foreign tankers.

Once the International Maritime Organization finalized its double-hull requirements in March of last year, and the U.S. administration did likewise in August, the CMAC working group recommended that Canadian Coast Guard begin drafting oil tanker double-hull construction standards on the following basis.

• 1105

For new tankers they recommended that the standards should adopt the amendments of the MARPOL convention except that the requirements for double-hull construction or equivalent arrangements would be applied to all tankers regardless of tonnage, and would not begin at 5,000 tonnes dead weight, as MARPOL currently requires. This would be consistent with the U.S. OPA-90 legislation as well as with similar requirements being applied to oil barges under separate Canadian Coast Guard standards.

For existing tankers, the working group recommended that the standards should adopt the amendments to the MARPOL convention, specifying the retirement for those tankers to which it addresses. For the existing tankers below 20,000 tonnes dead weight, it was recommended that a retirement schedule be adopted which was identical to that specified in the U.S. Oil Pollution Act. It was on the basis of these recommendations that the Canadian Coast Guard began drafting its tanker double-hull standards.

What's the current status? On March 15 of this year, Canadian Coast Guard issued the second draft of the standards for the double-hull construction of oil tankers for review and comment. The comment period closed on May 17 and the suggested revisions we've received up to date are all of a relatively minor nature. As no significant objections have been registered against the standards in their current draft, it is expected they'll be finalized shortly and then be adopted by reference under the Canada Shipping Act.

[*Translation*]

La Garde côtière canadienne a présenté un certain nombre d'exposés devant la Commission d'enquête publique et lui a fourni des renseignements afin de l'aider dans ses travaux. Après la publication du rapport de cette commission, un groupe de travail mixte (industrie-Garde côtière canadienne) sur la conception des pétroliers a été mis sur pied en novembre 1990 sous les auspices du Conseil législatif consultatif maritime canadien (CCMC). Ce groupe de travail comprenait des représentants des sociétés pétrolières, des armateurs, des experts-conseils et d'autres parties intéressées.

Il a rencontré la Garde côtière canadienne à plusieurs reprises en 1991 et en 1992 afin de déterminer la meilleure façon de mettre en oeuvre les nouvelles exigences relatives aux pétroliers. Lors de ces rencontres, on a tenu compte des travaux en cours à l'Organisation maritime internationale, auxquels la Garde côtière canadienne participait directement, ainsi que des travaux réalisés aux États-Unis pour mettre en oeuvre l'*Oil Pollution Act*.

Deux principes fondamentaux ont guidé l'élaboration des normes canadiennes relatives aux doubles coques. Le premier est que l'environnement canadien ne devrait pas être menacé davantage par les pétroliers étrangers qu'il ne l'est par les navires canadiens. Deuxièmement, la flotte canadienne ne devrait pas être désavantagée par rapport aux pétroliers étrangers.

Une fois que l'Organisation maritime internationale a eu mis au point ses normes sur les doubles coques en mars de l'an dernier, et que les Américains ont eu fait de même en août, le CCMC a recommandé que la Garde côtière entreprenne la rédaction de ses normes sur la construction de pétroliers à double coque, en fonction des principes suivants.

Pour les nouveaux pétroliers, on a recommandé que les normes reprennent les modifications apportées à la MARPOL, sauf que les exigences relatives à des navires à double coque ou équivalents s'appliqueraient à tous les pétroliers, peu importe leur tonnage et ne commenceraient pas uniquement à partir de 5 000 tonnes de port en lourd, comme l'exige actuellement la MARPOL. Cette exigence serait conforme à la loi américaine et aux exigences semblables applicables aux barges pétrolières conformément à des normes distinctes de la Garde côtière canadienne.

Pour les pétroliers existants, le groupe de travail a recommandé que les normes reprennent les modifications apportées à la MARPOL et précisent la date du retrait des navires auxquels elles s'appliquent. Dans le cas des pétroliers de moins de 20 000 tonnes de port en lourd, il a été recommandé que l'échéancier de retrait adopté soit identique à celui adopté dans l'Oil Pollution Act des États-Unis. C'est à partir de ces recommandations que la Garde côtière canadienne a commencé à rédiger ses normes sur les pétroliers à double coque.

Où en est-on actuellement? Le 15 mars de cette année, la Garde côtière canadienne a publié sa deuxième version des normes concernant la construction de pétroliers à double coque. La période prévue pour présenter ses observations s'est terminée le 17 mai et les révisions proposées que nous avons reçues jusqu'ici sont toutes de nature relativement mineure. Étant donné qu'aucune objection majeure n'a été formulée quant à la version actuelle des normes, nous prévoyons que la version finale sera rédigée sans délai et adoptée par un renvoi à la Loi sur la marine marchande du Canada.

[*Texte*]

To summarize, with the adoption of these oil tanker double-hull construction standards, Canada will put in place requirements that are on a par with those found anywhere else in the world. This new regulatory regime will lead to the creation of a fleet of tankers offering greater protection to the Canadian environment against the risk of accidental oil pollution. It will have been developed after extensive consultation with the affected Canadian industry and with due regard for the interests of the Canadian public.

That basically concludes my presentation. I'll be happy to answer any questions you may have or to clarify any points I've just spoken about.

The Chairman: Thank you, Mr. Ryan. I think we'll go to Mr. Halley for his presentation, and then we'll question.

Mr. Wayne Halley (Regional Emergencies Operations Officer, Newfoundland Region, Canadian Coast Guard): Members of the committee, I am the Regional Emergencies Operations Officer with the Canadian Coast Guard in the Newfoundland region. I have been with the coast guard for 19 years. During this time I have worked in all areas pertaining to oil spill preparedness and response. My experience in this field has been acquired simultaneously with the growth of coast guard involvement in spill response.

In the 23 years since the grounding and subsequent oil spill from the *Arrow* in Chedabucto Bay, the coast guard has responded to many oil spill incidents. The *Nepco 140* spill in the St. Lawrence River, the *Kurdistan* in the Cabot Strait, the *South Angela* in Placentia Bay, the *Nestucca* on the West Coast, the *Exxon Valdez* and the *Rio Orinoco* on Anticosti Island are some of the larger incidents that have required an operational response by the coast guard. All of these incidents have resulted in a costly clean-up operation and have taken months to complete. There have also been many other pollution incidents that have required monitoring or intervention, albeit on a lesser scale.

The coast guard has also provided advisers to international incidents such as the *Amoco Cadiz* off the coast of France and the Persian Gulf spill during the Persian Gulf conflict.

To respond to pollution incidents, the coast guard has an inventory of specialized pollution counter-measures equipment and employs a trained staff of response specialists. Included in this inventory is equipment to deal with containment and recovery, shoreline treatment, *in situ* burning, dispersants, and other resources required to support response operations.

Essentially, my job is to ensure the operational readiness of personnel and pollution counter-measures equipment and to activate a response when necessary. My duties also involve the training of personnel, the development and carrying out of mock exercises and the evaluation and acquisition of equipment. In addition, for the past two years I have been involved as a technical adviser to the development of this bill and the standards that are being developed pursuant to this legislation.

[*Traduction*]

Pour résumer, avec l'adoption de ces normes relatives à la construction de pétroliers à double coque, le Canada aura des exigences semblables à celles qui existent partout ailleurs dans le monde. Ce nouveau régime réglementaire entraînera la création d'une flotte de pétroliers protégeant davantage l'environnement canadien contre les risques de pollution accidentelle par le pétrole. Il aura été conçu après de longues consultations avec l'industrie canadienne et en tenant compte des intérêts du public canadien.

Voilà qui termine mon exposé. Je serai heureux de répondre à vos question ou d'apporter des éclaircissements sur les renseignements que je viens de vous fournir.

Le président: Merci, monsieur Ryan. Je pense que nous entendrons d'abord M. Halley avant de passer aux questions.

M. Wayne Halley (Agent des opérations régionales d'urgence, Région de Terre-Neuve, Garde côtière canadienne): Chers membres du comité, je suis l'agent des opérations régionales d'urgence de la région de Terre-Neuve, à la Garde côtière canadienne. Je suis au service de la Garde côtière depuis 19 ans. Au fil de ces années, j'ai oeuvré dans tous les domaines reliés à la prévention des déversements de pétrole et d'intervention en cas d'événement de pollution. Mon expérience s'est enrichie à mesure que la participation de la Garde côtière aux activités d'intervention s'est intensifiée.

Au cours des 23 années qui se sont écoulées depuis que l'*Arrow* s'est échoué dans la baie de Chedabucto et y a déversé du pétrole, a Garde côtière est intervenue lors de nombreux accidents de pollution par les hydrocarbures. Le déversement du *Nepco 14* dans le St-Laurent, du *Kurdistan* dans le détroit de Cabot, du *South Angela*, dans la baie Placentia, du *Nestucca* sur la côte ouest, de l'*Exxon Valdez* et du *Rio Orinoco* à l'île d'Anticosti comptent parmi les grands déversements ayant nécessité l'intervention opérationnelle de la Garde côtière. Tous ces événements ont exigé des nettoyages coûteux qui ont duré des mois. De nombreux autres accidents de pollution ont aussi nécessité une surveillance et une intervention, encore qu'à une échelle moins importante.

La Garde côtière a également fourni des conseillers lors d'événements internationaux comme le déversement de l'*Amoco Cadiz* au large des côtes françaises et celui arrivé dans le Golfe Persique pendant la guerre du Golfe.

Pour intervenir en cas d'accident de pollution, la Garde côtière dispose d'un matériel varié et spécialisé de lutte contre la pollution et emploie des spécialistes de l'intervention bien entraînés. Ce matériel comprend de l'équipement de confinement ou de récupération, de traitement des côtes, de brûlage des hydrocarbures sur place, ainsi que des dispersants et d'autres ressources nécessaires pour appuyer les opérations d'intervention.

Essentiellement, mon travail consiste à veiller à ce que le personnel et le matériel de lutte soient toujours prêts à déclencher une intervention en cas de besoin. Mes tâches comprennent aussi la formation du personnel, l'élaboration et l'exécution de simulations ainsi que l'évaluation et l'acquisition de l'équipement. De plus, je participe depuis deux ans, à titre de conseiller technique, à la rédaction du projet de loi et des normes élaborées conformément à ce projet de loi.

[*Text*]

The legislation will forge a partnership with the private sector by preloading responsibility for spill response capability onto the private sector. This carries the polluter-pay principle a step beyond what is normally considered to include preparedness. A private sector response capability will improve spill response by providing a greater number of trained spill responders, a wider distribution of response depots, and private sector response plans that can take full advantage of private sector resources as well as government resources.

• 1110

Having the resources required for a 10,000-tonne response capability and an approved response plan will not provide a miracle cure to a catastrophic spill. A number of factors must coincide to bring response activities to a successful conclusion. It is not just a matter of implementing a plan or deploying resources. Cleaning up after an oil spill involves a lot of hard work and many long hours. Weather conditions will continue to frustrate response experts, and the public debate on clean-up priorities will be considerable. However, sufficient resources and a suitable response plan, coupled with training and experience, will go a long way to improving the effectiveness and efficiency of the response operation.

Thank you, Mr. Chairman. I'm prepared to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you for your presentation.

Mr. Fulton: I would like to thank both of the witnesses for making themselves available and for giving us the material.

I would like to go first to Mr. Ryan. As of December 1992, we have 28 tankers listed under 5,000 tonnes gross, 20 between 5,000 and 15,000 tonnes gross and two in excess of 20,000 tonnes dead weight, giving us 50 tankers.

One of the things that caught my eye as soon as this list was circulated—and I just sort of ran my eye down—for example, was the *Geinia*, 143 tonnes built in 1926. I think it's something members of the committee wonder about. I recognize most of these smaller tankers are freshwater operators, and you don't get the kind of structural pitting of the hull and so on that you would get if it were operating in a saltwater environment. As you've quite properly pointed out, all tankers less than 5,000 gross tonnes must be removed from service no later than 2015, so some of these will remain in service for more than 20 years from now. Should members of the committee be concerned? Some of these vessels were built in the 1970s, some in the 1960s, but what about something like the *Geinia* from 1926? Should we be concerned?

Mr. Ryan: One thing that has to be pointed out is that all these vessels are inspected annually, and that's a condition of their certification. If any problem with the structure or the equipment is identified, the certificate will not be renewed. Those vessels can only continue in operation if they meet current requirements for their structure and equipment.

As for the group you referred to, under 5,000 tonnes gross, really the majority of the Canadian fleet is only affected by the requirements that we've more or less adopted from the U.S. legislation. They, likewise, have looked at a much larger fleet of

[*Translation*]

La nouvelle loi créera des liens avec le secteur privé en lui confiant la responsabilité de l'intervention en cas de déversement. Le principe du pollueur sera le payeur qui va donc un peu plus loin que normalement afin d'inclure la prévention. La capacité d'intervention du secteur privé améliorera l'intervention en cas de déversement en fournissant un plus grand nombre de spécialistes, en élargissant la répartition des dépôts d'intervention et en prévoyant des plans d'intervention du secteur privé qui peuvent tirer pleinement parti des ressources du secteur privé et du secteur public.

Disposer des ressources nécessaires pour intervenir lorsqu'un navire de 10 000 tonnes est en détresse et d'un plan d'intervention approuvé ne seront pas des remèdes miracles en cas de catastrophe. Divers facteurs doivent exister simultanément pour que l'intervention soit couronnée de succès. Il ne suffit pas de mettre en oeuvre un plan ou de déployer des ressources, le nettoyage après un déversement exige beaucoup de travail et de temps aussi. Le mauvais temps continuera de gêner les équipes d'intervention et le débat public sur les priorités de nettoyage demeurera considérable. Mais des ressources suffisantes et un plan d'intervention adéquat contribueront grandement à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'intervention.

Je vous remercie, monsieur le président. Je suis disposé à répondre à vos questions.

Le président: Merci de votre exposé.

M. Fulton: Je tiens à remercier les deux témoins de s'être mis à notre disposition et de nous avoir renseignés.

Je m'adresserai d'abord à M. Ryan. En décembre 1992, nous avions 28 pétroliers de moins de 5 000 tonnes brutes, 20 de 5 000 à 15 000 tonnes et deux de plus de 20 000 tonnes en port lourd, soit donc en tout 50 pétroliers.

Un détail qui m'a frappé dès que cette liste a été distribuée—et je n'ai fait qu'y jeter un coup d'oeil—par exemple, est que le *Geinia*, navire de 143 tonnes, a été construit en 1926. Je pense que les membres du comité s'interrogent un peu à ce propos. Je reconnais que la plupart de ces petits pétroliers naviguent en eaux douces et que la coque n'est pas aussi malmenée qu'en pleine mer. Comme vous l'avez fait remarquer, tous les pétroliers de moins de 5 000 tonnes doivent être retirés au plus tard en 2015. Par conséquent, certains d'entre eux continueront de naviguer pendant encore plus de vingt ans. Les membres du comité devraient-ils s'en inquiéter? Certains de ces navires ont été construits dans les années 70, d'autres dans les années 60, mais que penser d'un navire comme le *Geinia*, qui date de 1926? Devrions-nous nous en inquiéter?

M. Ryan: Il faut souligner que tous ces navires sont inspectés tous les ans. C'est une condition d'agrément. Si les inspecteurs constatent des problèmes structurels ou concernant le matériel, l'agrément n'est pas renouvelé. Ces navires ne peuvent continuer leurs activités que s'ils répondent aux exigences en vigueur concernant la structure et l'équipement.

En ce qui concerne le groupe auquel vous faites allusion, soit celui des navires de moins de 5 000 tonnes brutes, la majorité des navires de la flotte canadienne n'est touchée que par les exigences inspirées grosso modo de la législation

[*Texte*]

similar vessels. Given the difficulty of coming up with a double hull for a very small vessel, given the fact that many of these vessels are themselves highly subdivided—individual tank size is going to be very small on a ship of 140 gross tonnes—given that risk potential, and given the fact that, as you point out, many of these vessels are operating in freshwater where the arduous conditions of corrosion and so on are much more moderate, that group was given a dispensation until the year 2015.

That's not to say the operators will not take these vessels out of service before then for economic or other reasons. As these vessels age, the cost of maintenance can reach a point where it's no longer economic to keep them in service. They're allowed to operate legally until 2015 if they meet the annual inspection requirements, but the owners themselves may question whether or not that's a viable proposition.

Mr. Fulton: Of these three categories, under 5, 5 to 15 and 20, what number of accidents have we had within this grouping in the last, say, ten or twenty years?

Mr. Ryan: Within Canadian waters?

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Ryan: With the Canadian-flag fleet?

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Ryan: I don't have the accident statistics before me. That's handled by another section within the National Transportation Accident Investigation Board. I had a look at the casualty statistics. The occurrences are generally in the larger group, between 5,000 and 15,000 tonnes. These represent the vessels that are mostly involved in the coastal trade. The number of incidents, I think, would be considered reasonable versus the amount of voyages carried out by this particular group of ships. But if you need hard data, we can provide that for you later.

• 1115

Mr. Fulton: It leads me to my question. Let's take that 5,000 to 15,000 group. I take it the coast guard has probably done some analysis, and said, if we were to go double bottom, if we were going to have an earlier phase-out... Some of these phase-outs are actually coming quite soon. For example, the *Frank H. Brown* will be gone by the year 2000. You've obviously looked at it and you've said, you have about seven more years on that baby, and you are going to have to go to a double hull. What is the cost simply to go double bottom or to go diaphragm? What kinds of costs are we talking about?

Mr. Ryan: If you're talking about retrofitting measures—

Mr. Fulton: Yes.

Mr. Ryan: In some cases you're talking about a cost that would be so exorbitant that it might not be worthwhile to do so. Some of the tanker owners are looking at the option of replacing the existing cargo section with a double-hull section. If they replace that section or add a double bottom, under the current requirements here in Canada and in the U.S. an existing tanker having a double bottom gets an additional five-year life extension. So if you were due to be phased out in the year 2000

[*Traduction*]

américaine. Les Américains ont une flotte beaucoup plus importante de navires de cette catégorie. Étant donné la difficulté de construire une coque double pour un petit navire, étant donné qu'un grand nombre de ces navires comprennent de nombreux compartiments—la dimension d'une citerne est très petite sur un navire de 140 tonnes brutes—étant donné les risques en cause et étant donné que, comme vous le faites remarquer, un grand nombre de ces bateaux naviguent en eaux douces où la corrosion est beaucoup moins grande, ce groupe a obtenu une dispense jusqu'en 2015.

Cela ne veut pas dire que les armateurs ne les retireront pas de la circulation avant, pour des raisons économiques ou autres. À mesure que ces navires vieillissent, les frais d'entretien peuvent atteindre un point où il n'est plus rentable de les faire naviguer. Ils sont autorisés à naviguer légalement jusqu'en 2015 s'ils répondent aux exigences des inspections annuelles, mais les propriétaires eux-mêmes peuvent s'interroger sur la rentabilité de ces opérations.

M. Fulton: Parmi ces trois catégories, moins de 5 000 tonnes, de 5 000 à 15 000 tonnes et plus de 20 000 tonnes, combien y a-t-il eu d'accidents depuis, disons, dix ou vingt ans?

M. Ryan: Dans les eaux canadiennes?

M. Fulton: Oui.

M. Ryan: Parmi les navires qui battent pavillon canadien?

M. Fulton: Oui.

M. Ryan: Je n'ai pas les statistiques des accidents devant les yeux. Ces données sont établies par un autre service, qui fait partie du Bureau d'enquête sur les accidents de transport. J'ai vu les statistiques sur les déversements. Les catastrophes se produisent surtout parmi les navires de 5 à 15 000 tonnes. Ce sont ces navires-là qui font surtout du cabotage. Le nombre d'incidents serait probablement considéré raisonnable par rapport au nombre de voyages effectués par ce groupe de navires. Mais si vous avez besoin de chiffres précis, nous pourrons vous les fournir plus tard.

M. Fulton: Cela m'amène à ma question. Prenons ce groupe de 5 000 à 15 000. Je présume que la Garde côtière a probablement fait quelques analyses et déclaré que si nous exigions une coque double, si nous options pour un retrait graduel anticipé... En fait, certains navires seront retirés bientôt. Par exemple, le *Frank H. Brown* ne sera plus là en l'an 2000. Vous vous êtes certainement demandé s'il valait la peine de faire installer une double coque à un navire qui n'en a plus que pour sept ans. Combien coûte l'installation d'une double coque ou d'un diaphragme? Est-ce que c'est cher?

M. Ryan: Si vous parlez de modifications ultérieures...

M. Fulton: Oui.

M. Ryan: Dans certains cas, les coûts seraient exorbitants, à telle enseigne que cela n'en vaudrait vraiment pas la peine. Certains armateurs envisagent actuellement la possibilité de remplacer la partie cargo par une double coque. S'ils remplacent carrément cette partie ou s'ils ajoutent une double coque, alors le pétrolier pourra être utilisé cinq années de plus; c'est ce que prévoient les règlements canadiens et américains. Autrement dit, si un navire devait être retiré en l'an 2000 et qu'on lui ajoute

[*Text*]

and you have a double bottom, you're allowed to operate until the year 2005. I don't think any owner would go to the trouble of retrofitting that for an extra five years of life. Retrofit would be a major operation. The owners who are weighing that option now are looking at a full double-hull retrofit.

Interim measures for existing tankers are being reviewed, in the U.S. particularly, and we'll be keeping an eye on that here in Canada. It's always difficult to change the operating profile of a vessel once it's designed. When you start taking tanks out of service or making major modifications, you may open the door to problems that you didn't have previously. The possibility is there, but the costs are significant.

Mr. Fulton: As you know, one of the things that the Brander-Smith panel recommended was a very short phase-out period and the implementation of double hull for operation in Canadian waters at a fee of about $2 a tonne for the movement of oil in Canadian waters. We've heard from an independent panel; they have heard from experts; they have looked at accidents; they have looked around, and they've said, look, we think we should go double hull. In fact, if all of Brander-Smith's recommendations had been implemented we'd see pretty much a double-hulled fleet by next year. If they'd been snap implemented and a $2 a tonne levy had come in, by 1994 or 1995 we'd see pretty much all double-hulled tankers in fresh and salt Canadian water systems. How do we justify back to the Canadian public? We passed Bill C-121. Some of the little tankers are there until at least 2015, some of the mid-sized tankers are there until 2007, and the biggies are there until 1999 or 2005. How do we justify it?

We have an independent panel that says four years, $2 a tonne. We go this other route. We can't tell somebody in Vancouver, well, MARPOL and the U.S. are doing this. People want to know what the hell the risks are and why we are not going to the double hull now.

Mr. Ryan: I guess the schedule you have before you, which is based on both international requirements and U.S. requirements where international law doesn't apply, recognizes the reality of marine oil transport. It's an international business. Most of the crude oil brought into Canada is not carried on Canadian tankers. The U.S., by virtue of its market size, was able to enact unilateral legislation, which couldn't be ignored by the market. If Canada, which is neither a major tanker owner nor a major oil importer, were to come up with unilateral requirements such as 5, 7, or 10 years, well in advance of what you have before you, we could find ourselves not being serviced by the international market, who would consider it just not worth their while.

The question then is, who carries the oil? Based on the discussions we had with the industry here in Canada, and I've heard the same discussions internationally, the industry needs time to come up with the financial resources to replace the

[*Translation*]

une double coque, il pourra continuer à naviguer jusqu'en l'an 2005. Mais je ne crois pas qu'un armateur se donnera la peine de modifier un navire pour pouvoir l'utiliser cinq années de plus. Il s'agit ici de travaux majeurs. Les armateurs qui en envisagent la possibilité prévoient carrément l'ajout d'une double coque.

On est en train d'étudier les mesures intérimaires à imposer aux pétroliers actuellement utilisés, surtout aux États-Unis. Le Canada va se tenir au courant. Ce n'est jamais simple de modifier après coup le profil d'un navire. Quant on commence à retirer des pétroliers de la circulation ou à imposer des modifications importantes, on peut provoquer des problèmes tout neufs. C'est toujours possible de le faire, mais cela coûte très cher.

M. Fulton: Je tiens à vous rappeler que le comité Brander-Smith a recommandé que les navires soient mis au rancart assez rapidement et qu'on impose la double coque à tous les pétroliers naviguant dans les eaux canadiennes ainsi que des droits de 2$ la tonne de pétrole transporté dans les eaux canadiennes. Ce sont les recommandations d'un comité indépendant qui a entendu des experts, étudié des accidents, examiné ce qui se fait un peu partout, pour conclure qu'il fallait imposer la double coque. D'ailleurs, si toutes les recommandations de M. Brander-Smith avaient été mises en oeuvre, tous les pétroliers de la flotte auraient une double coque l'an prochain. Si la mise en oeuvre s'était faite rapidement et si on avait imposé une redevance de 2$ la tonne, déjà en 1994-1995 la plupart des pétroliers naviguant dans les eaux douces et salées du Canada auraient une double coque. Comment pouvons-nous nous justifier devant les Canadiens? Nous avons adopté le projet de loi C-121. Certains petits pétroliers pourront être utilisés jusqu'à l'an 2015, certains de tonnage moyen, jusqu'en l'an 2007, et les très gros, jusqu'en 1999 ou 2005. Peut-on justifier cette décision?

Un comité indépendant a recommandé que les navires soient utilisés pendant quatre ans et qu'ils paient 2$ la tonne. Nous, nous optons pour une solution différente. Comment expliquer aux gens de Vancouver que MARPOL et les États-Unis font cela? Les gens veulent savoir quels sont les risques et pourquoi nous n'imposons pas immédiatement la double coque.

M. Ryan: L'échéancier que vous avez sous les yeux tient compte des exigences internationales et des règlements américains là où le droit international ne s'applique pas. Je suppose qu'on a pris en considération les réalités du transport maritime du pétrole. C'est une affaire internationale. Le pétrole brut qui arrive au Canada est rarement transporté par des pétroliers canadiens. Les États-Unis, grâce à leur vaste marché, ont réussi à adopter unilatéralement une loi sur laquelle le marché ne peut pas fermer les yeux. Si le Canada devait imposer unilatéralement certaines exigences plus sévères qu'ailleurs, il ne serait plus desservi par le marché international parce que le jeu n'en vaudrait pas la chandelle. Or, comme notre pays n'est ni un grand armateur de pétroliers ni un important importateur de pétrole, il se retrouverait le bec à l'eau.

Mais alors, qui transporte tout ce pétrole? D'après nos entretiens avec des gens du secteur au Canada, il faut laisser à l'industrie le temps de trouver les ressources financières nécessaires pour remplacer la flotte actuelle. C'est la même

[*Texte*]

current fleet. This is going to cause a major crisis towards the end of the decade. The schedule you have before you is going to require shipowners who have been operating in a depressed state for the past decade to come up with the financing to replace the world fleet. Since much of the world fleet has the same birth date, it will also disappear at the same time, so you'll have everyone going to the same bankers, looking to replace ships in the same shipyards. There is tremendous concern that we don't get a sharp peak of demand. That's the international scene. That's why the schedule more or less appeared as it does.

• 1120

If we were to go with the much shorter Canadian schedule, we may not find ships to carry the oil into Canada. I don't know if the Canadian fleet could expand to make up the difference. It was certainly an option that I think the government looked at initially, when it was given the Brander-Smith report, and that's why it said it accepted the recommendation for double hulls, but they wanted the implementation schedule to be worked out with industry so you had a rational change-over from single-hull tankers to double-hull tankers.

Mr. Fulton: Let me move over for a moment to Mr. Halley, and I'll come back to him on the second round.

As you know, Wayne, there's a new section on page 18 and 121 that claims may be filed with the administrator. With the existing Ship-source Oil Pollution Fund, which flowed legislatively through a committee like this after the 1970 disaster of the *Arrow* at Chedabucto Bay, as you pointed out, there was about $200 million in there. As I've said in this committee before, regrettably the Minister of Finance drilled that fund and took it. It's still there in theory. It sounds great. As I said to a witness earlier this morning, he doesn't need to worry, it's going to be reverse onus now, and if oil washes up on your beach, you get down there with volunteers or whatever and just clean it up and send the bill to the administrator. The administrator will pay and find the shipowner who caused the spill. My question is, since we passed the SOPF, how many claims have been paid out?

Mr. Halley: I don't think I could answer that question. There have been claims paid out, I know, across the country, some in British Columbia and I believe some in Nova Scotia. As to the exact number, I guess we can get that information from the administrator of the fund.

Mr. Fulton: It would be fair to say that there haven't been many.

Mr. Halley: There haven't been many but the access to the fund was only recently changed, in 1989, I believe. Before that it was much more difficult to access the fund. The person who was seeking reimbursement would have to go after the polluter first and exhaust all possible means of going after the polluter before he could actually access the fund.

Mr. Fulton: I have just one short supplementary and then I'll come back on the next round. Let's take, for example, an already deceased but soon to be realized slick, such as from the *Irving Whale*. How will Bill C-121 apply when that big burp comes up from the ocean floor and comes ashore?

[*Traduction*]

chose à l'échelle internationale. Il y aura sans doute une crise grave vers la fin de la décennie. Le calendrier que vous avez sous les yeux obligera les armateurs qui auront fait face à une récession pendant 10 ans, à trouver le financement nécessaire pour renouveler la flotte mondiale. Comme presque tous ces navires ont été construits à la même époque, ils devront tous être remplacés en même temps. Cela signifie que tout le monde s'adressera aux mêmes banques pour remplacer les mêmes navires fabriqués dans les mêmes chantiers. Alors, vous vous imaginez le coup de feu que tout le monde craint. Voilà pourquoi le calendrier est tel que vous le voyez.

Si le Canada optait pour des échéances beaucoup plus brèves, plus un seul navire ne voudrait transporter du pétrole jusqu'ici. Je ne suis pas certain que la flotte canadienne serait en mesure de le faire à leur place. Le gouvernement y a certainement réfléchi au départ, quand il a reçu le rapport Brander-Smith, et c'est pourquoi il a accepté d'imposer des doubles coques mais qu'il a préféré établir l'échéancier de concert avec l'industrie. Ainsi, le passage de pétroliers à coque simple à pétroliers à coque double se fera mieux.

M. Fulton: Je vais maintenant poser une question à M. Halley. Je reviendrai à ce témoin-ci au deuxième tour.

Wayne, à la page 18 du projet de loi, il y a une nouvelle disposition permettant le dépôt des demandes auprès de l'administrateur. La caisse d'indemnisation actuelle, qu'une loi, étudiée dans un comité comparable à celui-ci, a créé à la suite de la catastrophe du *Arrow* dans la baie de Chedabucto en 1970, renfermait quelque 200 millions de dollars. Comme je l'ai déjà dit devant le comité, le ministre des Finances a malencontreusement siphonné la caisse. En théorie, le montant est toujours là et tout a l'air très bien. Je l'ai dit à un témoin plus tôt ce matin, il n'a pas à s'inquiéter, le fardeau de la preuve sera désormais renversé. Autrement dit, si la mer rejette des hydrocarbures sur votre plage, vous n'avez plus qu'à vous lancer dans le nettoyage avec un groupe de bénévoles puis à envoyer la facture à l'administrateur qui paiera et recherchera l'armateur responsable du déversement. Ce que je voudrais savoir, c'est combien de demandes d'indemnisation ont été payées depuis la création de la caisse?

M. Halley: Je suis incapable de répondre à votre question. Il y a eu paiement de certaines indemnités un peu partout au pays, notamment en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Ecosse. Quant aux chiffres exacts, il vaudrait mieux les demander à l'administrateur de la caisse.

M. Fulton: Mais il n'y en a pas eu beaucoup?

M. Halley: Il n'y en a pas eu beaucoup, mais ce n'est qu'en 1989 que la procédure a été modifiée. Auparavant, il était beaucoup plus difficile d'obtenir une indemnité de la caisse. Celui qui demandait un remboursement devait d'abord poursuivre le pollueur et épuiser tous ses recours avant de pouvoir présenter une demande à la caisse.

M. Fulton: Je voudrais poser encore une brève supplémentaire, puis j'attendrai le second tour. Prenons comme exemple, le *Irving Whale* dont le mazout devrait bientôt refaire surface. Comment va-t-on appliquer le projet de loi C-121 quand tout ce mazout s'élèvera du fond de l'océan pour être rejeté sur les plages?

[*Text*]

Mr. Halley: I don't know that it will apply to it by any direct means. I'm not sure whether or not there's any time limit on something that's been sitting on the bottom for that period of time. That's been there since 1970. If that were the case, how far back could you carry this? I'm not quite sure.

Mr. Casey: I have a couple questions on double hulls. What percentage of spills from accidents will be eliminated by double hulls?

Mr. Ryan: The statistics I've seen show that roughly 60% of casualties are as a result of groundings, so the presence of a double hull in a low-energy grounding will certainly eliminate virtually all pollution based on that. Collisions are usually much higher-energy affairs. It will depend roughly on the dimensions of the double hull whether or not you achieve a similar, almost zero, response.

The overall effect of having a double hull on a tanker, if you are talking about low-energy groundings and relatively minor collisions, will do a lot toward reducing it. In instances such as the Shetland Islands disaster back in January, almost any ship would be battered to pieces. I don't have an exact percentage figure. This will only be established when we have a track record with double-hull tankers. They are just now coming out of the shipyards worldwide. Once we have a fleet of double-hull tankers, you can then do a little bit of casualty analysis and see what percentage of reduction occurs. There have been projections done, but again that's a little bit of crystal ball gazing.

Mr. Casey: Did you say that approximately 60% of groundings are low-energy events? Is that what you mean?

• 1125

Mr. Ryan: No, I said in the ratio of casualties from collisions and groundings you are talking mostly about 60% groundings over, say, 40% collisions. It's more likely you're going to ground a tanker than have a collision with one. Within that group of groundings, there are statistics looking at the level of energy. The *Exxon Valdez* was a high-energy grounding. But you can have fairly minor groundings, which a double hull would go a long way toward preventing. If you don't penetrate the inner skin of the double hull, then all you're going to do is flood a void space. The oil stays in its cargo compartment.

Mr. Casey: In a typical design, what's the difference between the outside hull and the inside hull?

Mr. Ryan: That's controlled by the dead weight of the vessel. But typically, on a larger tanker, one over 5,000 tonnes dead weight, you would have it controlled by the dead weight of the vessel to a minimum of one metre. So you work out a formula and you come up with a spacing. If it's less than a metre, you're restricted to a metre. If it's greater than a metre, you take that figure. So it will be at least a metre on most tankers, and usually larger than that, for access and other reasons.

Mr. Casey: On the regulations about when the tanker is under 5,000 tonnes, what's the foreign regulation for double-hulling for those?

Mr. Ryan: The regulations under 5,000 tonnes gross are identical to what you would find in the U.S. legislation. If we're talking about the international requirements for new tankers, for new tankers under 5,000 tonnes dead weight, internationally

[*Translation*]

M. Halley: Je ne sais pas s'il va s'appliquer directement. J'ignore s'il y a prescription pour des hydrocarbures qui restent assez longtemps au fond de la mer. C'est là depuis 1970. Peut-on retourner en arrière aussi loin que cela? Je n'en suis pas certain.

M. Casey: Je voudrais poser quelques questions sur les doubles coques. Quel pourcentage des déversements accidentels les doubles coques permettront-elles d'éviter?

M. Ryan: D'après les statistiques, environ 60 p. 100 des accidents se produisent quand les pétroliers s'échouent. Autrement dit, la double coque éliminerait presque toute la pollution résultant des échouages avec faible impact. Pour ce qui est des collisions, c'est une autre affaire. Le choc est généralement violent et l'utilité des doubles coques dépendra alors de leurs dimensions.

Donc, dans le cas des échouages sans impact et des collisions relativement mineures, la double coque permettra de supprimer presque tout risque de pollution. Mais dans les accidents comme celui qui s'est produit aux Iles Shetland en janvier, n'importe quel navire serait réduit en morceaux. Je ne connais toutefois pas les pourcentages. Nous pourrons faire les calculs une fois que les pétroliers à double coque seront en service. Les premiers sortent à peine des chantiers navals. Lorsqu'il y aura des flottes complètes de ces pétroliers, on pourra faire une analyse des accidents et établir le pourcentage d'amélioration. On a fait des projections, mais elles ne sont pas plus fiables qu'une boule de cristal.

M. Casey: Avez-vous dit qu'environ 60 p. 100 des échouages se produisaient presque sans impact? C'est bien ce que vous avez voulu dire?

M. Ryan: Non, j'ai dit qu'environ 60 p. 100 des accidents étaient des échouages et 40 p. 100, des collisions. Un pétroliers est donc plus susceptible de s'échouer que d'avoir une collision. De plus, l'impact serait très faible dans la plupart des échouages. Par contre, dans le cas de l'*Exxon Valdez*, il y a eu un impact violent au moment où il s'est échoué. Dans la plupart des échouages assez mineurs, la double coque protégera parfaitement la cargaison. Si la cloison intérieure de la double coque ne se rompt pas, le vide entre les deux coques va immédiatement se remplir d'eau et le pétrole va rester dans son compartiment.

M. Casey: Dans un navire-type, quel est l'écart entre la coque externe et la coque interne?

M. Ryan: Cela dépend du port lourd du navire. En général, dans un gros pétrolier dont le port est supérieur à 5 000 tonnes, l'espace serait d'au moins un mètre. Il y a une formule pour calculer l'écart. Si le résultat est inférieur à un mètre, il faut se limiter à un mètre, mais s'il est supérieur, on utilise le chiffre obtenu. Donc, l'espace sera d'au moins un mètre dans la plupart des pétroliers et parfois même plus large encore pour faciliter l'accès, etc.

M. Casey: Qu'est-ce que les règlements étrangers prévoient pour les doubles coques des pétroliers de moins de 5 000 tonnes?

M. Ryan: Ils sont identiques à la réglementation américaine. Si vous voulez parler des exigences internationales pour les nouveaux pétroliers dont le port est inférieur à 5 000 tonnes, ceux-ci ne devront avoir qu'un double fond. Au Canada,

[*Texte*]

you would only be required to have a double bottom. Here in Canada, we're going to require a double hull. So we've gone the extra step, as have the Americans. What that means is a foreign tanker trading into Canada will face the same requirements as it would if it were trading into the U.S. So on that basis we're getting a common level of environmental protection.

Mr. Casey: Do foreign ships have to meet exactly the same standards as Canadian ships?

Mr. Ryan: Absolutely. I think I referred to the basic principles behind the standards. The oil thât's being carried in a ship doesn't recognize the flag on the stern of the vessel. So we're requiring the same double-hull standards for foreign ships as apply to Canadian tankers. It also means they're operating on a level playing field competitively.

So yes, foreign ships coming into Canada must meet the same requirements. That shouldn't be too difficult, because they're gearing up to meet the same requirements for a much larger market in the U.S.

Mr. Casey: Have you seen this list? It just gives the dates when ships. . .

Mr. Ryan: Right. We provided the committee with a list late last week. I think you're holding up the same one.

Mr. Casey: You have dates for phase-out of Canadian ships. What about foreign ships? Do you have dates for phase-out of them as well?

Mr. Ryan: This is the thing. All the foreign ships. . . It's based on delivery date. You know when you were "born" as a ship. You also know when you have to get out of service or fit yourself with a double hull. The world fleet numbers 3,000 tankers of a significant size. We don't have the phase-out dates for those ships. They've been set—

Mr. Casey: By MARPOL?

Mr. Ryan: By international convention. So any ship trading internationally will face the 25-or 30-year life span I referred to for the larger tankers commencing in July of this year. This is an overall. . .

We have worked within the international regime, principally, because as I say, marine oil transport is an international business. Canada has always supported IMO in its activity to come up with international standards, a common denominator. To that we've added, as I mentioned, where IMO was silent on its MARPOL convention amendments. . .we've looked at the only other model around, which is the U.S. legislation, and we have said, bring that into the current version of the standards. That's the basis behind what you have before you.

Mr. Casey: I'd like to slip to another subject, and that is the *Irving Whale*. How often is the *Irving Whale* monitored, and how is it monitored?

Mr. Halley: They do a diving survey on the *Irving Whale*. I'm not sure of the frequency, but I believe one was done last year.

Mr. Casey: Would it be every two or three years, or five years?

Mr. Halley: It's at least every couple of years.

[*Traduction*]

nous allons exiger une double coque. Nous allons donc un peu plus loin, comme les Américains. Cela signifie qu'un pétrolier étranger qui fait des affaires au Canada devra se soumettre aux mêmes exigences qu'aux États-Unis. Nos deux pays ont adopté la même norme pour la protection de l'environnement.

M. Casey: Est-ce que les navires étrangers devront se conformer exactement aux mêmes normes que les navires canadiens?

M. Ryan: Certainement. Je crois vous avoir expliqué les principes fondamentaux qui sous-tendent les normes. Les hydrocarbures ne tiennent pas compte du pavillon qu'arbore le pétrolier. C'est pourquoi nous exigeons des navires, tant étrangers que canadiens, d'avoir une double coque. De plus, les règles sont ainsi les mêmes pour tous.

Alors oui, les navires étrangers qui accosteront au Canada devront respecter les mêmes conditions. Cela ne devrait poser aucun problème puisque, de toute façon, ils doivent se conformer aux exigences des États-Unis qui représentent un marché beaucoup plus important.

M. Casey: Avez-vous vu cette liste? Elle donne simplement les dates auxquelles les navires. . .

M. Ryan: Oui. Nous avons fourni au comité une liste à la fin de la semaine dernière. Je crois que c'est celle-là même que vous tenez.

M. Casey: On peut y lire la date à laquelle des navires canadiens devront être mis au rancart. Et les navires étrangers? Avez-vous prévu la date de leur retrait aussi?

M. Ryan: C'est là le problème. Tous les navires étrangers. . . La date est calculée à partir de la date de livraison. Un navire a une date de «naissance» et une date de retrait du service, à moins qu'on ne lui installe une double coque. La flotte mondiale compte 3 000 pétroliers assez gros. Nous ne connaissons pas la date de retrait de ces navires. Elle est fixée. . .

M. Casey: Par MARPOL?

M. Ryan: Aux termes d'une convention internationale. Donc, tous les gros pétroliers qui font du commerce international auront une durée de vie active de 25 ou 30 ans, à partir de juillet prochain. C'est dans l'ensemble. . .

Nous nous sommes inspirés du régime international puisque le transport maritime des hydrocarbures est un commerce international. Le Canada a toujours soutenu le projet de l'OMI d'établir des normes internationales, un dénominateur commun. Nous avons simplement ajouté des dispositions qui ne figuraient pas dans les modifications apportées à la convention MARPOL. Nous avons examiné le seul autre modèle qui existe, la loi américaine, et nous avons décidé d'intégrer ces dispositions à la version actuelle des normes. Voilà l'origine des propositions qui vous ont été soumises.

M. Casey: Je voudrais aborder un autre sujet, celui du *Irving Whale*. Est-ce qu'on surveille régulièrement le *Irving Whale*, et comment?

M. Halley: Des plongeurs vont examiner le *Irving Whale*. J'ignore à quel rythme, mais je crois qu'il y a eu un contrôle l'an dernier.

M. Casey: C'est à tous les deux ou trois ans, ou aux cinq ans?

M. Halley: C'est au moins à tous les deux ans.

[*Text*]

Mr. Casey: What is the condition, as far as you can tell?

Mr. Halley: That's not something I'm directly involved with. But just what I hear through different reports is that there has been some small amount of leakage. You do get small amounts leaking out through the vent pipes and what not. But nothing major has come out of the *Irving Whale* to date.

• 1130

Mr. Casey: Does the coast guard or any organization monitor that situation very closely?

Mr. Halley: In what respect?

Mr. Casey: It would seem to me it is just a matter of time before that turns into a big problem.

Mr. Halley: As I said, surveys have been conducted of the *Irving Whale* using remote-controlled underwater vehicles. That's every couple of years.

Mr. Casey: This isn't a matter of whether it's going to happen or not. It's going to happen some day.

Mr. Halley: It's going to happen some day, perhaps.

Mr. Casey: It's in 250 feet of water. Is that right?

Mr. Halley: I believe so, yes.

Mr. Casey: Is there any action that should be taken now?

Mr. Halley: The problem is that a salvage operation could be undertaken to raise the *Irving Whale*, but a considerable amount of risk is involved in that type of operation.

Mr. Casey: The longer it waits, the worse it gets.

Mr. Halley: The worse it gets. I guess with advances in technology we may be able to deal with it a little better.

Mr. Casey: Anyway, I would just like to congratulate you on the move to double hulls. It may not be as quick as any of us would like, as Jim has said, but it's a great move and I applaud it.

Mr. Belsher: You heard the exchange I had with the last witness concerning the pollution control officer. Could you elaborate on the authority the officer has and whether or not he can demand that ships stay away from an area at a particular time?

Mr. Halley: I'm not aware that particular aspect has ever been used, but in the event of a spill, the pollution prevention officer can direct ships to stay out of that area if it's considered they will increase the problem. Also, if ships are known to be deficient in some way when they're entering Canadian waters, of course they can be turned away or they can be told to report to a particular area where inspections can take place to ensure they are going to arrive in a safe condition.

Mr. Fulton: Let me grill Wayne for a minute.

We heard from witnesses representing the industry that there's going to be about a 24-month "shadow" until they have the 10,000-tonne capacity up and running in the regions of the country, with the cascading capacity up to 25,000 tonnes.

[*Translation*]

M. Casey: D'après ce que vous avez pu voir, dans quel état est le navire?

M. Halley: Je ne m'en occupe pas personnellement. Toutefois, d'après les différents rapports que j'ai entendus, il y aurait de petites fuites par les tuyaux de ventilation ou autrement. Mais il ne s'échappe pas encore grand chose du *Irving Whale*.

M. Casey: Est-ce que la garde côtière ou un autre organisme s'occupe de surveiller la situation de près?

M. Halley: Que voulez-vous dire?

M. Casey: Il me semble qu'un jour ou l'autre, ce sera un cauchemar.

M. Halley: Je vous l'ai dit, tous les deux ans on fait des examens du *Irving Whale* en utilisant de petits sous-marins téléguidés.

M. Casey: C'est certain que l'accident pourrait se produire un jour ou l'autre.

M. Halley: Effectivement, cela va sans doute se produire.

M. Casey: Le bateau est par 250 pieds de fond, n'est-ce pas?

M. Halley: Je le crois, oui.

M. Casey: Pourrait-on faire quelque chose maintenant?

M. Halley: Le problème d'une opération de récupération, c'est qu'il est très risqué d'essayer de soulever le *Irving Whale*.

M. Casey: Mais plus on attend, pire ce sera.

M. Halley: C'est vrai. Je pense que les progrès technologiques nous permettront de mieux faire face à la situation.

M. Casey: De toute façon, je tiens vraiment à vous féliciter d'avoir imposé les doubles coques. Cela ne se fera peut-être pas aussi rapidement que certains l'auraient souhaité, comme le dit Jim, mais c'est une décision opportune et je m'en réjouis.

M. Belsher: Vous avez entendu ma conversation avec le témoin précédent au sujet du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution. Pourriez-vous préciser le pouvoir de ce fonctionnaire et nous dire s'il peut exiger ou non que les navires évitent certains secteurs par moments?

M. Halley: À ma connaissance, cela ne s'est jamais fait, mais s'il devait y avoir un déversement, le fonctionnaire peut ordonner au navire d'éviter la région s'il juge que cela risquerait d'aggraver le problème. De plus, si l'on sait que certains navires pénètrent dans les eaux canadiennes sans se conformer aux exigences, il pourra les obliger soit à faire demi-tour, soit à se rendre à un endroit fixé où des inspections permettront de vérifier qu'ils peuvent arriver à bon port.

M. Fulton: Je vais me permettre de cuisiner Wayne pendant un moment.

Des représentants de l'industrie nous ont dit qu'il leur faudrait à peu près 24 mois pour atteindre une capacité de 10 000 tonnes partout au pays, et la capacité corollaire de 25 000 tonnes. Cela fait déjà 31 mois que M. Brander-Smith a déposé

[*Texte*]

We've already been 31 months since Brander-Smith reported. If we have another 2-year shadow as... For example, on the west coast we have about a 1,500-tonne capacity. We're going to bring that up to 10,000 tonnes over the next 24 months. The private contractors on land as a response capacity will move to that. Could you tell the committee what the existing level of response of the Canadian Coast Guard is in the three principal regions we're talking about here, Pacific, Great Lakes, Atlantic? How concerned are you and the coast guard about this 24-month phase-in?

It seems to me the industry is getting a hell of a deal out of this, in that what Brander-Smith recommended, the $2-a-tonne levy, is gone. That's only a penny a gallon. It seems to me an awful lot of Canadians would have been prepared, and are still prepared, to pay that penny a gallon to know the cash was going to come up front. This was going to be a front-end build-in: in four years we're rid of all tankers, we're all double-hulled, we have ready-to-jump-and-run, 25,000-tonne capacity. We'd be a pretty damn well-prepared and state-of-the-art country in terms of oil tankers if we'd gone that route. Instead, we're going this other route.

I think the committee really needs to know whether we should be continuing to consider this further allowance of two more years of inadequate response capacity within the regions, where really been no new A-base funds have gone to the coast guard. I know. I've looked back through the estimates. I know what you have and I know what you've spent. I know you're inadequately prepared for a 10,000-or 25,000-tonne spill. The private sector is not prepared for it. We have this gap.

• 1135

How bad is that gap? Should this committee perhaps move an amendment to require, if we're going to go the private-sector route, that it be cash up front, on the barrel-head, and give them six months to be fully up and running?

Mr. Halley: First, the problem is not a matter of just going out and buying an inventory of equipment to respond to the problem. A whole organization has to be put in place as well. That's a very important aspect of it. Things like that take a little more time, perhaps, than six months. Whether or not they could put the equipment inventory in place in a shorter timeframe I guess is something that should be decided upon.

About the coast guard capability, since the panel report the coast guard has continued to build its response capability by replacing equipment that had outlived its usefulness and also by purchasing additional equipment. Also, the coast guard has developed training courses for responders and increased the level of preparedness within the coast guard by training its own operational personnel, both in the fleet and in other areas. Also, a considerable amount of R and D has taken place over the last few years. In fact, this year there's a major oil-burn test on the east coast. It involves Environment Canada and the coast guard.

Mr. Fulton: What about the whole, though, Wayne? How concerned should members of the committee be about the whole? It seems to me we have five lost years. Brander-Smith comes down and says—

[*Traduction*]

son rapport. S'il faut attendre encore deux ans pour... Par exemple, sur la côte ouest, nous avons une capacité d'environ 1 500 tonnes. Nous allons la porter à 10 000 tonnes au cours des 24 prochains mois. Les entreprises privées à terre vont devoir s'adapter. Pouvez-vous nous dire quelle est la capacité d'intervention de la Garde côtière canadienne dans les trois grandes régions dont il est question, le Pacifique, les Grands Lacs et l'Atlantique? Est-ce que cette période de transition de 24 mois vous inquiète?

Il me semble que l'industrie s'en tire vraiment très bien puisque le droit de 2$ la tonne que M. Brander-Smith a recommandé ne sera pas imposé. Ce n'était pourtant qu'un cent le gallon. Il me semble que bien des Canadiens seraient disposés à payer un cent le gallon pour être certains d'avoir les moyens d'intervenir. Dans quatre ans, nous aurions été débarrassés des vieux pétroliers, tous les pétroliers auraient eu une double coque, et nous aurions eu une capacité de 25 000 tonnes. Nous aurions été tout à fait à l'avant-garde si nous avions retenu cette option. Malheureusement, nous avons choisi une autre voie.

Le comité doit vraiment savoir s'il faut envisager la possibilité de prolonger le délai de deux ans, alors que la capacité d'intervention dans les régions est insuffisant et que la Garde côtière n'a pas reçu d'argent supplémentaire. J'ai vérifié dans les prévisions budgétaires. Je sais quel est votre budget et comment il est dépensé. Je sais que vous ne seriez pas en mesure d'intervenir si 10 000 ou 25 000 tonnes de pétrole étaient déversées dans la mer. Le secteur privé n'est pas mieux préparé que vous. Les moyens nous manquent, quoi.

Est-ce que c'est vraiment grave? Le comité devrait-il proposer un amendement en vue d'exiger du secteur privé, si c'est la formule que nous privilégions, qu'il avance l'argent et que cela ne prenne que six mois pour se préparer?

M. Halley: Premièrement, on ne va pas régler le problème en allant s'équiper. Il faut mettre en place toute une organisation. C'est indispensable, et pour y parvenir, il faut plus que six mois. On peut toujours décider de laisser aux entreprises moins de temps pour s'équiper.

Quant à la capacité d'intervention de la Garde côtière, depuis le dépôt du rapport de la Commission, la Garde côtière a continué à augmenter sa capacité en remplaçant le matériel désuet et en achetant du matériel supplémentaire. De plus, elle a conçu des cours de formation pour ceux qui participent aux interventions et accru son degré de préparation en instruisant son propre personnel opérationnel, sur les navires de la flotte et ailleurs. On a aussi fait énormément de R et D depuis quelques années. En fait, il doit y avoir cette année, sur la côte est, un important exercice pour les incendies de nappes de pétrole avec Environnement Canada et la Garde côtière.

M. Fulton: Oui, mais dans l'ensemble, Wayne? Les membres du comité devraient-ils s'en faire pour les retards? J'ai l'impression que nous avons perdu cinq années. Monsieur Brander-Smith nous dit...

[*Text*]

Mr. Halley: The important thing is that we are moving towards the goal. We continue to build up our response capability and to put in place the mechanisms that are needed to work. I think it's important to get this piece of legislation in place in order to get the industry side of the equation moving.

The Chairman: Marlene indicated she had some information she would like you or your colleagues to dig out. Perhaps she could put that on the record and then we'll go to our next witness.

Mrs. Catterall: My colleague asked about the coast guard response capability on the Pacific, but what I'm interested in knowing is what your assessment is of the response capability north of 60, where it will be the coast guard and only the coast guard responding.

Mr. Halley: At present the coast guard has equipment depots in the north. Coast guard ships carry pollution counter-measures equipment on board and the crews aboard the ships have been trained in the use of this equipment. We continue to build on that. I think there is a plan in place for this summer to start training local residents in oil-spill response and clean-up.

Mrs. Catterall: Perhaps we can come back to that during clause-by-clause.

The Chairman: With that, I'd like to thank you both very much. It's been very helpful and very interesting, a good seminar for us in some of the work that's being done. Thank you and good luck in the work you're doing.

David Brander-Smith now.

Thank you very much for taking the time to come down here to Ottawa and give us the benefit of your views on this important bill and the experience you've had. We're looking forward to hearing from you. If you have a presentation, we'd be glad to hear it.

Mr. David Brander-Smith (Individual Presentation): Thank you, Mr. Chairman and panel members, for asking me to come here today to speak to you. I am certainly glad to be part of this process.

• 1140

I haven't prepared any presentation. If I had, it would only be a restatement of the report of the panel of which I was chairman. But it might be useful if I just gave you some background on what we did in the course of the year and a half when we were working on this project.

We held public hearings. They were public hearings. People were invited to present briefs to us. They didn't have to present a brief. If they wanted to come without presenting a brief, that was okay. If they presented a brief and didn't want to come to speak to us, that was all right too. There was no commission counsel. The people who appeared didn't have to have counsel. Very few of them came with counsel. So it was an informal process and an easy one for people to participate in.

Some of the panel members have raised the question of participation of the public in that process, or in the process generally. So far as our panel was concerned, the public had a very real opportunity to participate, and did participate very fully.

[*Translation*]

M. Halley: L'important, c'est que nous approchons de notre but. Nous continuons d'accroître notre capacité d'intervention et d'établir les mécanismes nécessaires pour que cela marche. Il est important d'adopter ce projet de loi afin que l'industrie commence à prendre des mesures, elle aussi.

Le président: Marlene voudrait bien obtenir certains renseignements de vous ou de vos collègues. Elle va faire consigner sa demande au compte rendu puis nous passerons au témoin suivant.

Mme Catterall: Mon collègue vous a interrogé sur la capacité d'intervention de la garde côtière dans le Pacifique, mais moi, je voudrais savoir quelle est, selon vous, la capacité d'intervention au nord du 60e, puisqu'à partir de là, seule la garde côtière sera en mesure d'intervenir.

M. Halley: La Garde côtière a actuellement des dépôts de matériel dans le nord. Les navires transportent du matériel de lutte contre la pollution et leurs équipages savent comment s'en servir. Nous continuons d'améliorer tout cela. Cet été, on prévoit commencer à montrer aux habitants de la région comment intervenir en cas de déversement et comment nettoyer.

Mme Catterall: Nous pourrons y revenir au moment de l'étude article par article.

Le président: Cela dit, je tiens à vous remercier tous les deux. Votre exposé a été très utile et très intéressant. C'est un bon compte rendu sur ce qui se fait en ce moment. Je vous remercie et je vous souhaite bonne chance dans vos projets.

Et maintenant, à David Brander-Smith.

Je veux vous remercier de vous être donné la peine de venir jusqu'à Ottawa pour nous présenter le fond de votre pensée sur cet important projet de loi, et aussi pour nous faire part de votre expérience. Nous avons bien hâte de vous entendre. Si vous avez préparé un texte, nous allons vous écouter avec plaisir.

M. David Brander-Smith (à titre personnel): Merci, monsieur le président et les membres du comité, de m'avoir invité à vous adresser la parole aujourd'hui. Je suis content de participer à l'examen du projet de loi.

Je n'ai préparé aucun texte. De toute façon, si je l'avais fait, j'aurais fait que paraphraser le rapport de la commission que j'ai présidée. Le plus utile, ce serait sans doute que je vous explique ce que nous avons fait pendant les 18 mois qu'a duré le projet.

Nous avons tenu des audiences publiques qui l'étaient vraiment. Les gens étaient invités à venir nous présenter des mémoires. Ils pouvaient tout aussi bien venir nous adresser la parole sans présenter de mémoire ou encore présenter un mémoire, mais sans nous rencontrer. La commission n'avait pas d'avocat et les gens qui comparaissaient non plus. Très peu se sont faits accompagner par un avocat. En évitant les formalités, la commission a facilité la participation des gens.

Certains membres de la commission se sont demandés si le public allait participer à votre étude ou au processus en général. En ce qui concerne notre commission, le public a pleinement eu l'occasion de participer et il l'a fait.

[*Texte*]

We started our hearings on the west coast, where the people were still very much concerned about the results of the *Nestucca* spill. We were there less than a month after we were appointed—that was about July 20—because we were facing a requirement, or a request, for an interim report in September. When we were nearing completion of our report we heard some of the people there felt they hadn't had enough input. So we simply scheduled another day of hearings there, again inviting people to submit briefs or to come with or without briefs.

I was very much in touch with Ken Zakreskie throughout this process, and with other people like him, who are environmentalists and who phoned when they wanted to phone and asked questions, which we tried to answer.

We travelled throughout Canada, starting on the west coast in Vancouver and Victoria. We went to Newfoundland next, and then to the St. Lawrence River and the Great Lakes, down the St. Marys River and into the St. Lawrence Seaway system, then through Montreal, Quebec, and the Maritimes. We went up the east coast of the Arctic and through to Resolute and the central Arctic, Inuvik, Whitehorse, Norman Wells, and Prince Rupert; and then back to the west coast of Vancouver Island. That was roughly it. It was not necessarily in that order.

Throughout these hearings, people came to us with very different interests, but they all came to express their interests very fully. It was particularly interesting to hear from the people in the Arctic, because they were very thoughtful people and they had very deep concerns, which they expressed very directly and eloquently and in quite a moving way.

We commissioned a number of studies on technical matters throughout. We told people we were not a technical panel.

• 1145

My background is mainly as a maritime lawyer. I'd been in the oil clean-up business for 20 years or more at the time I was appointed, largely on the shipowners' side.

Stan Tobin was a panel member from Newfoundland. He was an inshore fisherman. He was also very much an environmentalist, having started two environmental societies there.

Madam Denise Therrien, from Montreal, was an extremely capable young lady who was with Quebec Hydro at the time, in charge of its planning and development. She had a budget of $500 million a year for her department. She was of course very familiar with the situation generally on the St. Lawrence River, and in the Montreal-Quebec area in particular.

We also went to Europe, where we discussed with five countries how they operated their oil recovery system. It was particularly interesting because in the North Sea they have large equipment that's capable of dealing with recovery of oil offshore, which is a very, very difficult project to attempt. Canada certainly has no equipment capable of dealing with an offshore problem.

[*Traduction*]

Nos premières audiences se sont tenues sur la côte ouest où la population était encore très inquiète des répercussions de l'accident du *Nestucca*. Nous y sommes allés moins d'un mois après avoir été nommés—c'était vers le 20 juillet—parce qu'on nous avait obligés à présenter un rapport intérimaire en septembre. Alors que nous achevions la rédaction de notre rapport, nous avons entendu dire que certaines personnes là-bas avaient l'impression de ne pas avoir dit tout ce qu'elles avaient à dire. Alors, nous avons simplement prévu une autre journée d'audiences là-bas et nous avons de nouveau invité les gens à nous présenter des mémoires ou à venir nous parler, avec ou sans mémoire.

Tout au long de notre étude, j'ai été en contact avec Ken Zakreskie et d'autres comme lui qui sont des écologistes et qui nous téléphonaient quand ils avaient des questions à nous poser. Nous avons fait de notre mieux pour répondre à leurs questions.

Nous sommes allés partout au Canada, en commençant par la côte ouest, à Vancouver et Victoria. Ensuite, nous sommes allés à Terre-Neuve, puis dans la région du fleuve Saint-Laurent et des Grands lacs, pour descendre ensuite la rivière St. Marys et la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, Québec, et les Maritimes. Nous avons remonté le long de la côte est de l'Arctique en passant par Resolute Bay et le centre de l'Arctique, Inuvik, Whitehorse, Norman Wells et Prince Rupert, avant de revenir sur la côte ouest de l'Île de Vancouver. Voilà en gros notre périple, mais pas nécessairement dans cet ordre.

Les gens qui sont venus à nos audiences publiques avaient des intérêts très différents, mais ils les ont tous exprimés en long et en large. C'était particulièrement intéressant d'entendre les habitants de l'Arctique parce que ce sont des gens qui réfléchissent beaucoup et qui ont des inquiétudes profondes qu'ils ont pu nous exprimer très franchement, avec beaucoup d'éloquence et d'émotion.

Nous avons commandé un certain nombre d'études sur les aspects techniques, vu que notre commission ne comportait pas d'experts dans ces domaines.

Quant à moi, je suis un avocat spécialisé en droit maritime. Je m'occupais d'affaires concernant le nettoyage d'hydrocarbures depuis une vingtaine d'années au moins au moment où j'ai été nommé. Je représentais généralement les armateurs.

Stan Tobin, un autre membre de la commission, était un pêcheur côtier de Terre-Neuve. C'était aussi tout un écologiste puisqu'il a fondé deux sociétés écologistes dans sa province.

M^me^ Denise Therrien, de Montréal, était une jeune femme extrêmement compétente qui était alors responsable de la planification et du développement à Hydro Québec. Elle administrait un budget annuel de 500 millions de dollars. Elle connaissait évidemment très bien les problèmes du fleuve Saint-Laurent, surtout dans la région entre Québec et Montréal.

Nous sommes également allés en Europe pour discuter avec les représentants de cinq pays du mode de fonctionnement de leurs systèmes de récupération d'hydrocarbures. C'était particulièrement intéressant dans la Mer du Nord parce qu'on a là-bas un immense matériel capable de récupérer des hydrocarbures en mer, ce qui est extrêmement difficile à réussir. Le Canada ne dispose pas de matériel comparable.

[*Text*]

We were particularly interested in statistics from Finland, where they have 20 years of experience with double-hulled ships. From their experience it was very clear that on groundings, 85% or more of the groundings did not result in a spill from double-hulled tankers, which was a very, very significant piece of evidence for us.

We handed in our report, and it probably covered all the things that really mattered up to that stage. I'd like to say that since the report has been presented, certainly the coast guard, the Department of the Environment, and Fisheries and Oceans have really gone out of their way to keep me informed of what they are doing to try to implement the report.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, could we ask our witness to elaborate on what he has seen happen in the B.C. situation? He has been very closely allied in the development of that.

The Chairman: You will get a chance to ask that in the appropriate order. That's a fair question, but I think we'll just go the usual route.

Mrs. Catterall: Let me ask you what I was attempting to ask our last witness. As you probably know, this bill anticipates a different treatment for response north of 60. It leaves the coast guard responsible for response in that area. What's your appreciation of how prepared it is to take that on to the same level as will be happening south of 60?

Mr. Brander-Smith: Let me start by answering the question a little differently, by first speaking about the industry in the south.

• 1150

We were satisfied that throughout Canada there were a sufficient number of refineries and so forth, so if those people were geared up properly, they would be able to make an adequate response. In the Arctic the situation was entirely different, because those refineries and industry people were not there. So it was necessary to entrust it to someone.

Throughout our hearings, a number of people said maybe clean-up should be taken away from coast guard and given to Environment or to somebody else. We felt the coast guard in fact was the only branch of the government that has the disciplined personnel who can handle the job. So we very much felt the clean-up would have to be left with the coast guard in the Arctic.

Your question is another one, I think: is there sufficient equipment there? That is more difficult for me to answer. I know since we were there equipment has been added in Iqaluit, where there was some already; in Resolute, where I am not sure there was much of anything at the time; and in Tuktoyaktuk. So the coast guard is moving to try to improve their capability there.

Mrs. Catterall: My recollection is your report talked about inadequacies in equipment, training, and personnel, generally, in the coast guard. While a lot has been done to rectify that, I am wondering if you have any comments on whether it has been sufficiently rectified for them to carry out their responsibilities in the Arctic to the same extent as essentially the private sector is being required to do in the south.

Mr. Brander-Smith: I think the answer is not. We have to recognize that the Arctic is a huge territory and has very difficult problems of obtaining access to the vicinity of a spill, especially if it is at some time other than the six weeks in the

[*Translation*]

Nous nous sommes beaucoup intéressés aux statistiques de la Finlande où, depuis 20 ans, les navires ont une double coque. D'après l'expérience acquise là-bas, dans au moins 85 p. 100 des cas où un pétrolier s'échoue, les hydrocarbures ne s'échappent pas si le navire a une double coque. C'étaient là des renseignements très précieux pour nous.

Le rapport que nous avons présenté a sans doute traité toutes les questions qui importaient vraiment à ce moment-là. Depuis lors, la Garde côtière, le ministère de l'Environnement et celui des Pêches et Océans ont vraiment fait des pieds et des mains pour me tenir au courant de la mise en oeuvre de nos recommandations.

M. Belsher: Monsieur le président, le témoin pourrait-il préciser ce qui s'est passé en Colombie-Britannique, vu qu'il a suivi tout cela de très près?

Le président: Vous aurez votre tour comme les autres. La question est pertinente, mais vous devrez la poser au moment opportun.

Mme Catterall: Je vais vous poser la question que j'aurais voulu poser au témoin précédent. Vous savez sans doute que le projet de loi prévoit une intervention différente au nord du 60e. À partir de là, la garde côtière sera seule responsable des interventions. Croyez-vous que la garde côtière est aussi bien préparée dans le nord que dans le sud?

M. Brander-Smith: Je vais répondre indirectement à votre question en vous parlant de l'industrie dans le sud.

Nous avons établi qu'il y avait suffisamment de raffineries un peu partout au Canada pour que les sociétés puissent intervenir efficacement, à condition de bien s'équiper. Dans l'Arctique, c'est bien différent parce qu'il n'y a pas toutes ces raffineries et tous ces spécialistes. Il faut donc confier la tâche à quelqu'un de fiable.

Lors de nos audiences, de nombreux opinants ont suggéré que le nettoyage des déversements soit confié à Environnement Canada ou à quelqu'un d'autre plutôt qu'à la Garde côtière. Pourtant, nous sommes convaincus que seule la Garde côtière a un personnel assez discipliné pour mener à bien une telle tâche. C'est pourquoi nous avons préféré que le nettoyage dans l'Arctique lui soit confié.

En fait, vous voulez savoir si la Garde côtière a suffisamment de matériel dans le nord. Je peux difficilement vous répondre. Je sais qu'elle a ajouté du matériel à Iqaluit, où il y avait déjà un dépôt parce que nous y étions déjà à ce moment-là. À Resolute et à Tuktoyaktuk, je pense qu'il n'y avait rien à l'époque. La Garde côtière est en train de se donner une capacité d'intervention à ces endroits-là.

Mme Catterall: Si je ne m'abuse, votre rapport mentionne un manque de matériel, de formation et de personnel en général dans la Garde côtière. On a beaucoup fait pour combler ces lacunes, mais je me demande si les correctifs apportés lui permettront d'assumer ses responsabilités dans l'Arctique aussi efficacement que le secteur privé dans le sud.

M. Brander-Smith: Je ne le crois pas. Il faut admettre que l'Arctique est un territoire immense et qu'il est très difficile de s'approcher même d'un déversement, surtout si cela se produit à un autre moment que pendant les six semaines d'été où il se

[*Texte*]

summer when some navigation is being carried on there. So I don't think anyone could say it is just as easy to clean up there or that the coast guard is in as good a position to clean up there as the whole industry is in the south. But it is clear that they are the right people to look after it, and second, that they are moving to improve their capacity.

One of the things, of course, was the loss of the *Polar 8*, which among its many other functions, which seemed to increase as time went on, was to have some oil-spill response capacity. In the course of our hearings, after we were in the Arctic, the ice-breakers were all equipped with oil-recovery equipment, which is another step in the right direction.

Mrs. Catterall: I didn't hear the response from the previous witnesses about a couple of the recommendations of your commission's report. They recommended the authority to order ships to bypass hazardous conditions, to change routes depending on weather conditions, and so on. Have you have had an opportunity to consider whether. . .? This bill doesn't seem to deal with that, and I am not sure how it has been dealt with or whether it is something that should be included in the bill.

• 1155

Mr. Brander-Smith: My impression is the bill has dealt with it. The problem is simply a legal one, that authority to regulate an operation doesn't give the person who's given that authority the authority to stop the operation. So we felt the coast guard should have the opportunity and the authority to stop vessels, if necessary. I can't give you the clause I have in mind, but there is a clause now that says the coast guard can delay or stop traffic.

That may not be the whole answer to the problem you have in mind.

There's the proposed section Mr. Belsher referred to, proposed section 662.

Mrs. Catterall: Finally, you commented on the value of the public input into your own commission, and I know you heard some of the discussion earlier about creating that public oversight function for how this bill and the system work. Do you have any views on that to share with us? Maybe you could expand a bit on what you felt was the value of the non-industry input into the work of your commission and the results you came out with.

Mr. Brander-Smith: I was struck this morning by the fact that Ken Zakreskie can come here and make his presentation and represent a whole bunch of people on the west coast who are very concerned about this problem and he can be heard. That's wonderful. The people on the west coast are very vocal, and they are heard, and their feelings on these things are generally known, I think, to people certainly on the west coast, but people generally—I don't mean the west coast of Vancouver Island, I mean generally in British Columbia—who are interested in environmental or transportation matters.

The suggestion that advisory councils should be set up was not a suggestion of our panel. I think it's an excellent suggestion.

[*Traduction*]

fait un peu de navigation. Il est donc impossible d'affirmer que le nettoyage est aussi facile là-bas ni que la Garde côtière est aussi bien placée pour s'en occuper dans le nord que toute l'industrie l'est dans le sud. Il n'en demeure pas moins que la Garde côtière est toute désignée pour s'occuper de ces choses là, d'autant plus qu'elle cherche actuellement à améliorer sa capacité d'intervention.

Evidemment, elle a perdu le *Polar 8* qui, parmi ses multiples fonctions, de plus en plus nombreuses d'ailleurs, pouvait intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures. Avant même la fin de nos audiences publiques, mais après notre passage dans l'Arctique, les brise-glaces ont tous été équipés de matériel permettant de récupérer des hydrocarbures; c'est donc un pas dans la bonne direction.

Mme Catterall: Je n'ai pas entendu ce que les témoins précédents ont dit au sujet de deux ou trois recommandations de votre rapport. Ils ont recommandé de conférer à la Garde côtière le pouvoir d'ordonner aux navires d'éviter des secteurs à risque, de modifier leur route en fonction du temps, etc. Avez-vous eu le temps de réfléchir à. . . Le projet de loi n'en traite pas, et je ne suis pas convaincu qu'il soit opportun que la loi leur confère pareils pouvoirs.

M. Brander-Smith: Pour ma part, je pense que c'est déjà prévu dans le projet de loi. C'est un problème de droit puisque le pouvoir de réglementer une opération ne donne pas à son détenteur le pouvoir de mettre un terme à ladite opération. Nous avons pensé que la Garde côtière devrait avoir la possibilité et le pouvoir d'arrêter les navires au besoin. Je ne peux pas vous préciser le numéro de l'article auquel je pense, mais je sais qu'il y en a un autorisant la Garde côtière à retarder ou à arrêter un navire.

Toutefois, cela ne règle peut-être pas parfaitement le problème auquel vous songez.

Il y a aussi le projet d'article 662 qu'a mentionné M. Belsher.

Mme Catterall: Vous avez mentionné notamment la qualité de la participation du public à votre commission. Je sais que vous avez entendu une partie de la discussion tout à l'heure au sujet de l'opportunité de confier à des représentants du public la responsabilité de surveiller l'application du projet de loi et le fonctionnement du système. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez? Pouvez-vous aussi préciser la valeur de la contribution des gens autres que les représentants de l'industrie aux travaux de votre commission et à vos recommandations?

M. Brander-Smith: Cela m'a vraiment frappé ce matin de voir Ken Zakreskie venir vous présenter un exposé au nom de tout un groupe de la côte ouest qui s'inquiète vraiment de ce problème, et il sait se faire entendre. C'est merveilleux. Les gens de la côte ouest ne se gènent pas pour faire connaître leur opinion et on les écoute. On sait généralement ce qu'ils pensent. Quand je parle de la côte ouest, je ne pense pas à la côte ouest de l'Île de Vancouver, mais à l'ensemble de la Colombie-Britannique. La plupart des gens là-bas s'intéressent beaucoup à l'environnement et aux transports.

Même si ce n'est pas notre commission qui a recommandé la création de conseils consultatifs, je trouve que c'est une excellente idée.

[*Text*]

The practical thing is that probably this is a provincial area, and in the course of our discussions and hearings we rather treated it that way. I'm talking about volunteers generally now, if I may. It is a little off the subject of your question. We thought volunteers should be registered when they arrived on the scene, educated in what they were to do, particularly educated in the health hazards concerned, and then equipped and made a part of the overall recovery effort.

We also felt they should be paid. We thought they should be paid because we didn't think it was right that a shipowner could come here with an old vessel and cause a spill and then engage a contractor to look after the spill, with the contractor going at it in a leisurely way, and volunteers, who are of course the people on the spot, have already arrived and done a good part of the job. . .we saw no reason why they should be paid nothing, whereas if they hung around until the contractor arrived they could be hired and paid in the usual way.

• 1200

Mr. Fulton: Mr. Chairman, I'd like to thank David for the work he did both on the panel and subsequently.

As you know, of the 107 recommendations you made in the report two and a half years ago, a handful are dealt with in here. Clearly, some very important ones are dealt with in Bill C-121. Probably the largest single variance is that rather than the bill's going to the $2-per-tonne levy you recommended, quite a different model is being applied.

We've heard from the coast guard, shipowners, and so on. We know there are 50 Canadian tankers. As opposed to the timeframe in which you considered this could and should be done, going to double-hull, we now see a schedule that varies anywhere from 6 to 25 years, in every aspect far beyond the horizon you established as being reasonable and achievable. As you yourself pointed out, in 85% of double-hull groundings there is no consequential spill. Certainly in the area of tankers that's excellent.

What do you think of the horizon? I think that's something the committee really has to struggle with now. We've heard it brings it into compliance with MARPOL, it takes account of what the U.S. Congress has done, and so on. I represent about one-third of the B.C. coast, and I know how lively and interactive that area is. We had an 84-foot wave come through Dixon Entrance this past winter, the second-highest wave ever recorded on earth for a non-tsunami wave. And of course I get the *Philadelphia* and all the *Valdez* brother and sister ships cruising on by the Charlottes, frequently dumping substantial amounts of oil into the ocean, supposedly always by accident, a reparable accident.

What about this horizon? Is this really something we should buy into, waiting until 2015 for our under-5,000 tonne. . .waiting this really enormous period of time, within which there is technology? We do have shipyards, none of which is working right now.

What we're being asked to do is to buy into accepting a timeframe. You've seen the sheet the coast guard has circulated to us. There are two little timeframes there, with very, very short windows, wherein these vessels are going to be taken out

[*Translation*]

Le problème, c'est que c'est sans doute un champ de compétence provincial, et d'ailleurs, nous n'avons pas négligé cet aspect dans le cours de nos audiences et de nos discussions. Je veux vous parler des volontaires, si vous permettez. Je suis un peu hors sujet. Nous avons pensé que les volontaires pourraient s'inscrire en arrivant sur place, apprendre ce qu'ils ont à faire, être informés des risques pour la santé, puis prendre leur matériel pour participer à l'effort collectif de récupération.

Nous avons également pensé qu'ils devraient être payés parce que ce n'est pas juste qu'un armateur utilise un vieux navire qui cause un déversement d'hydrocarbures, puis engage un entrepreneur pour réparer les dégats, et que cet entrepreneur prenne son temps alors que les volontaires, qui sont les gens de l'endroit, sont déjà là et prêts à faire une bonne partie du travail. Mais pourquoi ces gens travailleraient-ils gratuitement alors que, s'ils attendaient que l'entrepreneur arrive, ils pourraient se faire engager et être payés pour le même travail?

M. Fulton: Monsieur le président, je tiens à remercier David pour le travail qu'il a fait avec le panel et depuis lors.

Comme vous le savez, on retrouve ici quelques-unes des 107 recommandations que vous avez présentées dans votre rapport il y a deux ans et demi. Le projet de loi C-121 en reprend bien sûr certaines qui sont très importantes. La plus grosse différence concerne sans doute le fait qu'on utilise un modèle qui n'est pas du tout conforme à la redevance de 2$ par tonne que vous aviez recommandée.

Nous avons reçu des témoignages de la Garde côtière, des armateurs, etc. Nous savons qu'il y a 50 pétroliers canadiens. À la différence de l'échéancier qui vous paraissait à la fois raisonnable et indispensable pour le passage aux doubles coques, nous en avons un qui varie de 6 à 25 ans, ce qui dépasse de très loin les normes que vous jugiez raisonnables et réalistes. Comme vous l'avez signalé vous-mêmes, lorsqu'un navire à double coque échoue, il y a 85 chances sur 100 qu'il n'en résulte aucun déversement d'hydrocarbures, ce qui est très bon pour un pétrolier.

Que pensez-vous de cet échéancier? Je pense que c'est quelque chose sur quoi le comité devrait se pencher. On nous a dit que cela permettait d'assurer la conformité avec MARPOL, tout en reflétant ce qu'a fait le congrès des États-Unis, etc. Je représente à peu près un tiers de la côte de la Colombie-Britannique et je connais les liens entre les différents éléments. Nous avons eu une vague de 84 pieds à l'Entrée Dixon l'hiver dernier, la deuxième plus haute jamais observée sur terre en dehors d'un tsunami. Et bien sûr, il y a les navires jumeaux du *Philadelphia* et de *Valdez* qui passent vers les îles de la Reine Charlotte et qui déversent souvent des quantités importantes d'hydrocarbures dans l'océan, mais c'est toujours par accident. . .accident auquel on pourrait remédier.

Qu'en est-il de cet échéancier? Devrions-nous vraiment accepter d'attendre jusqu'en 2015 pour les navires jaugeant moins de 5 000 tonnes. . .d'attendre si longtemps que cela malgré les progrès technologiques? Nous avons des chantiers navals, et aucun d'entre eux n'est en activité à l'heure actuelle.

On nous demande d'accepter cet échéancier. Vous avez vu la feuille que nous a remise la Garde côtière. On y trouve deux échéanciers avec des fenêtres très brèves en ce qui concerne la mise au rancart de ces navires et l'entrée en service de

[*Texte*]

of service and new ones are going to come in. There is going to be a real boom in shipbuilding around the year 2000, and again around 2015, but nothing one might describe as being in the interests of our shipyards and our environment, which would be, I think, a more gradual approach to a complete phase-in. What do you think of the horizons that are being adopted in this way?

Mr. Brander-Smith: Should you buy into it? My feeling is it's a very long schedule.

We fixed on seven years simply because it takes two years to design a vessel and three years to build it. That may be reversed. At any rate, that's five years. Then there were two years for people to make up their minds on what they were going to do about it. That was a very short term, granted.

We thought the Canadian fleet of tankers was a small group of relatively small tankers, which could therefore be dealt with without too much concern about what was being done on the international scene.

We did say we would prefer to have them built in Canadian shipyards. We were told by a number of people this was a dream. I think a dream with a date on it is a plan. So we went for it.

I personally have a great belief in the ability of Canadians to do most things, and certainly that includes building ships, which they demonstrated very clearly during the war. Shipyards sprang from nothing. There had been absolutely no shipyard. They soon were building 10,000-tonne ships.

• 1205

Mr. Fulton: I think it's helpful for the committee to know that, in your words, the horizon is too long. I tend to agree. We should have a more serious policy on this.

One of the things we heard from Ken earlier today, and we certainly heard it loud and clear coming out of the Alaskan experience, is there really need to be advisory councils that have teeth. They really have to be there. They provide, through public oversight, not only connections back into a lot of organizations that have a lot of on-the-ground expertise, but something to both the coast guard and to the industry that is a real benefit, in that they're there and they can snap at the heels of them both to make sure realistic schedules are kept up and where problems are identified they are dealt with. Would your view be we should make sure the majority of the membership of the advisory councils are ''in the public interest'', not those that are just involved in the trans-shipment of oil and tankers?

The committee is aware there are 50 tankers, but there are about 10,000 vessels that will be registered through this scheme. The overwhelming majority of spills, we recognize, don't come from tankers, in terms of numbers. The big, bad ones obviously are from tankers, but the numerical majority come from other vessels.

Can you tell us what you think of advisory councils? Should they have majority public-interest group representation, and should they be able to report to the minister and to parliamentary committees as well as to the commissioner of the

[*Traduction*]

nouveaux. La construction navale connaîtra un fort regain d'activité vers l'an 2000 et à nouveau vers l'an 2015, mais il n'y aura rien dont on pourrait dire que cela répond aux intérêts de nos chantiers navals et de notre environnement comme le serait, à mon avis, une introduction complète mieux échelonnée. Que pensez-vous de ces échéanciers?

M. Brander-Smith: Devriez-vous les entériner? Je pense qu'ils sont trop longs.

Nous avions parlé de sept ans simplement parce qu'il faut deux ans pour concevoir un navire et trois ans pour le construire. On peut inverser les chiffres, mais de toute façon cela correspond à cinq ans. Nous avions également prévu deux ans pour que les gens décident comment ils allaient procéder. C'était bien sûr un échéancier très serré, je le reconnais.

Nous avions pensé que le Canada possédait un petit nombre de pétroliers relativement petits dont on pourrait donc s'occuper sans trop se soucier de ce qui se passe au niveau international.

Nous avons dit que nous préférerions qu'ils soient construits dans des chantiers canadiens, mais certains nous ont dit que nous étions en plein rêve. Pour moi, un rêve assorti d'une date, ça s'appelle un plan. Nous avons donc adopté ce système-là.

Pour ma part j'ai une confiance sans bornes dans la capacité des Canadiens à faire la plupart des choses, et certainement la fabrication de navires, comme ils l'ont manifesté à l'évidence pendant la guerre. Les chantiers navals se sont construits à partir de rien, puisqu'il n'y en avait aucun auparavant. Et emblée, ils construisaient des navires de 10 000 tonnes.

M. Fulton: Je pense qu'il est bon pour le comité de savoir que cet échéancier vous paraît trop long. J'ai tendance à être d'accord avec vous. Nous devrions être plus stricts là-dessus.

L'une des choses que Ken nous a dites ce matin et qui ressort très clairement de ce qui s'est passé en Alaska, c'est qu'il faut que les conseils consultatifs soient dotés de vrais pouvoirs. Il faut qu'ils puissent intervenir. Grâce à la surveillance par l'opinion publique, ils permettent d'établir des rapports avec toutes sortes d'organisations qui connaissaient bien la situation sur la terre ferme, mais ils offrent également quelque chose de très utile à la Garde côtière et à ce domaine dans son ensemble du fait qu'ils peuvent leur taper sur les doigts pour les forcer à observer les échéanciers réalistes existants et à s'occuper des problèmes au fur et à mesure qu'on les constate. Pensez-vous que nous devrions faire en sorte que la majorité des membres des conseils consultatifs soient là «dans l'intérêt public», et qu'il ne s'agisse pas seulement de ceux qui sont impliqués dans le transport des hydrocarbures?

Le comité sait qu'il y a 50 pétroliers mais que les navires enregistrés dans le cadre de ce système seront environ 10 000. Nous savons bien que presque tous les déversements ne sont pas imputables aux pétroliers, mais ceux qui sont vraiment graves sont évidemment provoqués par des pétroliers même si, sur le plan purement numérique, les autres sont plus nombreux.

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez des conseils consultatifs? Devraient-ils représenter majoritairement les intérêts du grand public et devraient-ils pouvoir faire rapport aussi bien auprès du ministre et des comités parlementaires que

[*Text*]

coast guard? Should they have a variety of mechanisms to make sure if a particular routing of tankers into Cherry Point or through Placentia Bay or up the St. Lawrence is bad, their recommendations don't just go off into the ozone or into drawer "O", as many councils find their recommendations do?

Mr. Brander-Smith: Yes.

Mr. Fulton: Good. I like that answer.

One other question on this round. I've asked almost all the witnesses who have come about two generic areas I think need to be dealt with. One is on the matter of impairment. This would apply to all vessels. I don't suggest it's related just to alcohol or just to narcotics. It involves pharmaceuticals, as well as a person's actual state of being when they're in control of a vessel. As I've said before, the National Research Council have come up with a generic impairment test. It tests your reflexes, your general state of well-being, and your general state of consciousness, alertness. Do you think such a generic test should be in there?

The Americans have moved at least to the basis of allowing the coast guard to conduct this. It's controversial in Canada for some reason I don't entirely understand. It seems to me the travelling public should want to know the pilots on the airplanes aren't impaired, the people running VIA aren't impaired. If I'm driving a motor vehicle, I'm not supposed to be impaired. But we seem to have this national paranoia about civil liberties, such that you can't test people to see if they're impaired when they're running a giant tanker, a locomotive, or an aircraft.

I don't have that problem. I will be very frank about it. I think there should a generic test. This does not require breath, blood, or urine. It's a generic physiological test and can be conducted by the coast guard.

Do you think that should be in?

Second, do you think it would be helpful generically to have floor fines in here? They would apply to those who are impaired. If a vessel owner, for example, knew certain kinds of work should have been done on a propeller, on a motor, whatever. . .carelessness, neglect, and so on. . .if that's demonstrated and a spill results, should there be a mandatory floor fine?

Having worked in the area of maritime law, you know, I think, what a floor fine does. It drives certain additional requirements incumbent on the crown for proof. Obviously there should be a hole there for due diligence, and I don't mind having that in. But do you think those two generic additions would be helpful to protect the Canadian environment from both impairment of human operators and impairment of vessels?

• 1210

Mr. Brander-Smith: This perhaps isn't really my subject. I'd say personally I think we're going to come to more and more testing for alcohol and drugs. I would think it would be done by regulation rather than by inclusion in the amendments you're looking at at the moment, but it's going to be necessary.

[*Translation*]

du commissaire de la Garde côtière? Devrait-on prévoir les mécanismes nécessaires pour avoir la certitude que s'il est dangereux que les pétroliers passent par Cherry Point, la baie de Plaisance ou le Saint-Laurent, leurs recommandations ne s'évanouissent pas en fumée ou ne soient pas mises sur les tablettes, comme c'est le cas des recommandations de beaucoup de conseils.

M. Brander-Smith: Oui.

M. Fulton: Bien. Voilà une réponse qui me plaît.

J'ai encore une question. J'ai parlé avec presque tous les témoins de deux questions d'ordre général qu'il me paraît important d'aborder ici. D'abord la question de l'affaiblissement des facultés. Cela devrait concerner tous les types de navires. Je ne crois pas que cela se limite à l'alcool ou aux narcotiques. Cela concerne également les produits pharmaceutiques ainsi que l'état dans lequel se trouve le préposé aux commandes d'un navire. Comme je l'ai déjà dit, le Conseil national de recherche a préparé un test générique de vérification des facultés qui vérifie l'état des réflexes, du bien-être général, du niveau d'éveil, etc. Pensez-vous qu'un tel test générique devrait être prévu ici?

Les Américains ont tout au moins décidé d'autoriser la Garde côtière à procéder ainsi. Cela suscite des polémiques au Canada pour des raisons qui m'échappent un peu. Il me semble que les voyageurs préfèreraient que les pilotes d'avion ou les responsables de VIA jouissent de toutes leurs facultés. Quand je conduis un véhicule à moteur, je dois être en pleine possession de mes moyens. Mais il y a une telle paranoïa nationale au sujet des droits civiques qu'on ne peut pas vérifier si les gens sont en pleine possession de leurs moyens lorsqu'ils sont aux commandes d'un pétrolier géant, d'une locomotive ou d'un avion.

Pour moi, cela ne pose pas de problème. Je serai très franc là-dessus. Je pense qu'on devrait imposer un test générique qui ne nécessite aucune analyse de l'haleine, de l'urine ou du sang. C'est un test physiologique générique que la Garde côtière peut parfaitement effectuer.

Pense-vous qu'on devrait l'inclure?

Deuxièmement, pensez-vous qu'il serait utile de façon générale d'imposer un plancher pour les amendes applicables aux cas d'affaiblissement des facultés? Si, par exemple, un armateur sait que certaines réparations à l'hélice ou au moteur sont nécessaires. . .s'il est négligent. . .si on peut le prouver et qu'il en résulte une marée noire, ne devrait-on pas définir un minimum pour l'amende?

Avec votre expérience du droit maritime, vous connaissez sans doute les effets d'une amende minimum. Le fardeau de la preuve est un peu plus exigeant pour la Couronne. Il faut bien sûr prévoir les conditions de diligence raisonnable, et cela ne me gêne pas. Mais pensez-vous que le fait d'ajouter ces deux choses aiderait à protéger l'environnement du Canada contre les gens ayant des facultés affaiblies et les navires en mauvais état?

M. Brander-Smith: Cela ne relève peut-être pas vraiment de ma compétence. Je dirai que personnellement, il me semble que nous allons procéder à de plus en plus de tests en matière d'alcool et de drogue. Je pense qu'il vaudrait mieux avoir des règlements à cet effet plutôt que d'inclure cela dans les amendements que vous étudiez à l'heure actuelle, mais c'est quelque chose qu'il faudra faire.

[*Texte*]

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Brander-Smith, for appearing before us today. Of course you're a name that's well known in B.C. when it comes to your recommendations and the committee you chaired over this past number of years.

I'd like to come back to my original point. Could you give us your own estimation of what you've seen take place in the past four or five years in British Columbia with the coast guard activity as well as industry activity in oil spillage?

Mr. Brander-Smith: A great deal has happened. As we were going around the country, we kept saying to people, the most important thing is that you change your attitude about this problem; that you recognize the problem and that it's your responsibility to deal with it. I think in a very large way that's happened.

The responsibility is being very clearly defined among the various departments involved. In British Columbia there has been a considerable amount of activity on behalf of the provincial government taking responsibility for certain aspects of oil spill. They've organized volunteers on a number of occasions. The organization is there, the group of people is there, and they've used them on two or three occasions to assist in the clean-up of oil. They have now a response number where you can phone and you can get a response to an emergency, whether it's marine or land.

Apart from the fact that the coast guard terminal in False Creek has burnt down, things have been positive. Nothing there was lost other than the dock, by the way, and it was an old building. Additional equipment is being put into place by the coast guard. The industry cooperative there has built two new relatively high-speed vessels, 12-knot vessels, which can get to a spill quickly, and a multi-purpose barge, which enables them to move the barge to the location, with five people in the barge to do the job. It can act as a headquarters. That barge is located at the Institute of Ocean Sciences in Patricia Bay, which is immediately adjacent to the Victoria airport.

So certainly things are moving in the right direction. There's no doubt about that.

Mr. Belsher: With this legislation, we actually put some teeth into it...and also with legal backgrounds. The commissioner, as mentioned in the legislation, has really a great deal of authority to take vessel licences away to stop things. But also, in the legislation, he or she has the ability to establish these advisory councils. There have been questions this morning that would seem to suggest the advisory council should have authority. I'm not sure advisory councils are the bodies to try to invest authority in. The commissioner does have the authority, though, to carry out the activities, based on the advice he or she would get from the advisory councils.

As I read the legislation, the advisory councils can be for specific areas around the country. They're not something in place for the whole of the country but for specific areas, to advise the commissioner on what is necessary. At least that's my reading of the legislation.

• 1215

Would you care to comment on how the advisory councils are in place in the legislation and as they relate to the commissioner?

[*Traduction*]

M. Belsher: Merci, monsieur Brander-Smith, pour votre présence parmi nous aujourd'hui. Votre nom est évidemment bien connu en Colombie-Britannique grâce à vos recommandations et au comité que vous avez présidé ces dernières années.

Je reviens maintenant à ce que je disais au début. Pouvez-vous nous indiquer ce que vous pensez de ce qui s'est produit ces quatre ou cinq dernières années en Colombie-Britannique quant aux activités de la Garde côtière et de l'industrie elle-même face aux déversements d'hydrocarbures?

M. Brander-Smith: Il s'est passé beaucoup de choses. Au cours de nos déplacements dans le pays, nous répétions sans cesse que le principal est d'envisager ce problème autrement; il faut en prendre conscience et accepter la responsabilité d'y faire face. Je pense que c'est bien ce qui s'est produit dans une grande mesure.

Le partage des responsabilités est bien établi entre les différents ministères concernés. En Colombie-Britannique, le gouvernement provincial s'est montré très actif et assume la responsabilité de différents aspects de ces déversements. Il a mis sur pied des équipes de bénévoles à plusieurs reprises. Les structures d'organisation existent et qu'il y a des gens disponibles auxquels on a fait appel à deux ou trois reprises pour contribuer aux travaux de nettoyage. Il y a maintenant une ligne téléphonique spéciale que l'on peut appeler pour les interventions d'urgence, qu'elles soient maritimes ou terrestres.

En-dehors de l'incendie du terminal de la Garde côtière de False Creek, tout s'est très bien passé. Il n'y a d'ailleurs que le dock qui a été détruit, et c'était un vieux bâtiment. La Garde côtière est en train d'y installer des équipements supplémentaires. La coopérative de l'industrie a construit deux navires relativement rapides, atteignant 12 noeuds, qui peuvent se rendre rapidement sur les lieux d'un déversement ainsi qu'un chaland polyvalent qui peut se rendre sur place avec une équipe de cinq préposés pour faire le travail nécessaire. Il peut servir de centre des opérations. Ce chaland est ancré à l'Institut des sciences de la mer, à Patricia Bay, juste à côté de l'aéroport de Victoria.

Nous sommes donc certainement sur la bonne voie. Cela ne fait pas le moindre doute.

M. Belsher: Ce projet de loi renforce les dispositions existantes... en tenant compte de la situation juridique. On précise que le commissaire a un important pouvoir d'intervention quant au retrait des licences si nécessaire. Il est également autorisé à créer des conseils consultatifs. Certaines questions posées ce matin laissaient entendre que le conseil consultatif devrait être doté de certains pouvoirs. Je ne pense pas qu'il soit bon d'accorder des pouvoirs particuliers aux conseils consultatifs. C'est au commissaire qu'il revient d'agir, sur la base des recommandations qui lui sont présentées par le conseil consultatif.

Si je comprends bien, le projet de loi prévoit une zone de compétence géographique déterminée pour les conseils consultatifs. Il ne s'occupe pas de l'ensemble du pays, mais d'une région délimitée et présente des recommandations au commissaire. C'est tout au moins comme cela que je comprends le projet de loi.

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez du rôle que le projet de loi attribue au conseil consultatif et de leurs rapports avec le commissaire?

[*Text*]

Mr. Brander-Smith: I think you've expressed it very well. The ultimate authority is with the commissioner, as I understand it, and the advisory boards are advisory.

Mr. Belsher: I would like again to thank Mr. David Brander-Smith for his input and for the way he conducted his study on behalf of Transport Canada. A lot of this legislation is a very direct result of what came out of that.

The Chairman: I'm sure Ross is expressing the views of all members of Parliament in thanking you for the work you did on this. It is very important and is recognized as such here and across the country. Thank you for that.

Mrs. Catterall: Can you remind me how much your commission cost?

Mr. Brander-Smith: $3.3 million.

Mrs. Catterall: It seems to me the need for the commission was there because the government or the industry or society in general had not kept up with a developing situation that was posing a real hazard to our waterways. What I see is that whether you call them advisory councils or something else, establishing a process that keeps on top of. . .now that a good foundation has been laid, a process that keeps on top of a situation like this, from coast to coast, the public oversight function, in fact means we hope we won't need to set up another commission because things have got ahead of us and damage has been done and we aren't quite sure why these accidents are happening and creating these horrendous problems and we're not quite sure why we're not able to respond to them and we're not quite sure why the industry isn't responding to them. It seems to me what we're trying to do is put in place an ongoing process so another $3.3-million commission to respond to an urgent situation doesn't become necessary. Can you see an advisory-council process playing that kind of role?

Mr. Brander-Smith: Yes. I don't anticipate another commission or inquiry would be necessary for this.

I think in any field an advisory council is a very useful thing, because it is a communication with the public. There's more of this going on all the time, and the public is demanding more of it all the time. So it's very appropriate that this bill should recognize that trend and be part of it and set up advisory councils that would really speak for the people.

Mrs. Catterall: To avoid the development of the whole system that led to the need for your commission, what kind of role would those councils need to play? Who would they need to have access to, to get the situation before the public and before decision-makers, whether industry or government?

Mr. Brander-Smith: I was going to say you're the parliamentarian, but you might misunderstand that.

[*Translation*]

M. Brander-Smith: Je pense que vous avez fort bien formulé la chose. Le pouvoir décisionnel revient au commissaire, à mon avis, les conseils consultatifs jouant le rôle de conseiller.

M. Belsher: Je tiens à renouveler mes remerciements à M. Brander-Smith pour sa participation à nos travaux et pour la façon dont il a mené son étude au nom de Transports Canada. Une bonne partie de ce projet de loi découle directement de cette étude.

Le président: Je suis convaincu que Ross s'exprime au nom de tous les députés, lorsqu'il vous remercie pour le travail que vous avez effectué dans ce domaine. Son importance est reconnue ici même et dans l'ensemble du pays. Nous vous en remercions.

Mme Catterall: Pouvez-vous me rappeler combien a coûté votre commission?

M. Brander-Smith: Cela revient à 3,3 millions de dollars.

Mme Catterall: À mon avis, il était impératif de mettre sur pied cette commission parce que le gouvernement, les entreprises concernées ou la société en général avaient laissé se créer une situation qui compromettait gravement la sécurité de nos voies navigables. Je suis d'avis que lorsqu'on parle de conseils consultatifs ou de je ne sais quoi, il est bon de prévoir un système de surveillance. . .on a maintenant établi de solides fondations permettant au grand public de s'assurer que l'on surveille ce qui se passe d'un océan à l'autre et cela veut dire qu'il n'y aura plus besoin de créer une nouvelle commission parce que nous aurions été débordés et que des dégâts seraient intervenus sans que l'on sache bien à quoi sont dus les accidents et les énormes problèmes en découlant et sans qu'on sache trop comment intervenir ni quelles mesures prennent les entreprises responsables. Il me semble que ce que nous faisons revient à mettre sur pied un système permanent évitant d'avoir à créer une nouvelle commission coûtant 3,3 millions de dollars pour faire face à une situation d'urgence. Pensez-vous que les conseils consultatifs pourraient jouer ce genre de rôle?

M. Brander-Smith: Oui. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de prévoir une nouvelle commission ou une autre enquête.

Je pense qu'un conseil consultatif est toujours quelque chose de très utile car il permet de communiquer avec le grand public. Il y en a de plus en plus et c'est précisément ce que veut la population. Il est donc bon que ce projet de loi reflète cette attitude nouvelle et crée des conseils consultatifs qui représenteront véritablement la population.

Mme Catterall: Quel genre de rôle ces conseils devraient-ils jouer pour éviter que ne se répète une situation telle que celle qui a rendu nécessaire la création de votre commission? À qui ces comités devraient-ils pouvoir avoir accès pour présenter les faits au grand public, et aux décisionnaires, aussi bien dans le secteur en cause que du côté du gouvernement?

M. Brander-Smith: J'allais vous dire que c'est vous qui êtes au Parlement, mais vous pourriez vous méprendre sur ce que je veux dire par là.

[*Texte*]

The question is what level of input you think they should have in order to be effective. I think if they're given any voice, once they're formed, they'll be heard. There's no question about that. They should have the ability to report to somebody. There should be some step above the departmental level, so they can speak to somebody else if they feel they're not getting their voice heard.

• 1220

Mr. Fulton: I'd like to come back to the $2-a-tonne levy. Every once in a while I hear these rumours that you just plucked it out of the air and it would apply to all the oil that's moving and there'd be this giant fund. I wonder if you can take us back through the thinking of the panel as you came to that recommendation.

We're at significant variance. As you know, the Ship-source Oil Pollution Fund was established more than 20 years ago, and over a period of time, with interest accruing and so on—and keep in mind payments to it have been shut off for a long time—it's grown to this figure of $200 million, wherever it exists. It's a figure on paper, anyway. If it had continued to be increasing at the rate it was in the 1970s, it would now be 37¢ a tonne, which is significantly less than the $2 per tonne. But you had made a very significant proposal in terms of what that $2 a tonne would pay for: double-hulling, maximized and fairly immediate 25,000-tonne response capabilities.

We've learned now from the *Exxon Valdez* as an example. Exxon have spent about $2 billion, and by their own admission they've managed to get about 8% of the spill cleaned up.

Most people don't understand that when you get a biggie like that, if you're not really on top of it fast, once it's out there, there's really almost nothing you can do. We just don't have the technology and the capacity to deal with it.

So obviously prevention is the most important: double hulls. Really fast, adequate response, as fast as is humanly possible, is your second line of defence. Beyond that, you're just pouring money onto a problem.

Can you take us back through that? I continue to worry about this 24-month "shadow", as I call it. The industry admitted when they were before the committee last week they won't be fully up and running at 10,000-tonne capacity on the Atlantic, Pacific, and Great Lakes until two years from the passage of Bill C-121. In essence, it's almost five lost years since you were sworn in until we actually see this stuff up and running.

Should the committee be leaning a bit harder on the industry-chosen and coast guard-chosen approach of giving another two years from now to be fully up and running, or should we at least be moving back a bit towards the $2-per-

[*Traduction*]

Cela dépend du niveau de participation qui vous paraîtrait nécessaire pour assurer leur efficacité. Je pense que si on leur donne des moyens de s'exprimer, une fois mis en place, ils sauront se faire entendre. Cela me paraît clair. Ils devraient pouvoir faire rapport devant une autorité quelconque. Il faudrait prévoir un niveau au-dessus de celui du ministère afin que ces comités trouvent quelqu'un à qui parler s'ils considèrent qu'on ne tient pas compte de ce qu'ils ont à dire.

M. Fulton: Je voudrais revenir à cette redevance de 2$ par tonne. J'entends parfois dire que vous avez choisi ce chiffre au hasard, qu'il s'appliquerait à tout transport d'hydrocarbures et que cela entraînerait l'accumulation d'une énorme somme d'argent. Pourriez-vous nous expliquer comment votre groupe en est venu à présenter cette recommandation?

Il y a des divergences importantes. Comme vous le savez, la Caisse d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a été créée il y a plus de 20 ans; depuis, avec l'accumulation des intérêts, etc.—il ne faut pas oublier que les paiements ont été suspendus pendant longtemps—on a maintenant en tout 200 millions de dollars, qui sont je ne sais pas trop où, mais qui existent tout au moins sur le papier. Si le montant de ces droits avait augmenté au même rythme qu'au cours des années 1970, il serait maintenant de 37c. la tonne; ce qui est bien inférieur à 2$ par tonne. Vous avez cependant fait une proposition très importante quant à l'usage qui serait fait de cette somme: l'installation de doubles coques et l'amélioration quasi immédiate des capacités de réaction des navires de 25 000 tonnes.

L'exemple du *Exxon Valdez* est riche d'enseignements. Exxon a dépensé environ 2 milliards de dollars mais cette entreprise reconnaît elle-même que cela a permis seulement de nettoyer 8 p. 100 de la marée noire.

La plupart des gens ne se rendent pas comte que face à une catastrophe d'une telle ampleur, si l'on n'intervient pas immédiatement, on ne peut pratiquement rien faire. On n'a pas la technologie ni les moyens de faire quelque chose.

Le principal est donc évidemment la prévention, c'est-à-dire les doubles coques. La deuxième ligne de défense est représentée par une intervention vraiment rapide et efficace, dans la limite des possibilités humaines. En-dehors de cela, on dépense beaucoup d'argent sans régler le problème.

Pouvez-vous nous donner plus de détails là-dessus? Je suis toujours préoccupé par ce que j'appelle cette «ombre» de 24 mois. Lorsqu'ils se sont présentés devant notre comité la semaine dernière, les représentants de ce secteur ont dit qu'il leur faudrait deux ans à partir de l'adoption du projet de loi C-121 pour répondre tout à fait aux exigences au sujet des navires de 10 000 tonnes dans l'Atlantique, le Pacifique et les Grands Lacs. Cela veut dire que l'on aura perdu près de cinq ans depuis votre assermentation avant que les choses soient vraiment mises en place.

Notre comité devrait-il être un peu plus exigeant pour ce qui a trait à ce délai de deux ans proposé par le secteur en cause et la Garde côtière ou devrions-nous revenir au moins un peu au système de droits de 2$ par tonne pour obtenir d'entrée

[*Text*]

tonne, penny-a-pound approach, and get some front-end cash loading here? If we're going to buy into all this, a 5- to 25-year wait for double-hulling, minimal ongoing expenses, really no serious impact on the bottom line, should we be at least asking for a spike right now and saying, look, it's not unreasonable to ask that you in fact be motored up and equipped up at least at this 10,000-tonne capacity by the end of 1993? Or should we allow this two-year shadow to stay in place?

Mr. Brander-Smith: I'm not sure I know enough about how long it would take to order and manufacture the equipment. But if I can just go back to the beginning of your question, about how we arrived at $2 per tonne. . .

We knew shipping worldwide had been in recession from 1980, if not before, and shipowners generally were not setting aside funds to replace their vessels. We also knew this applied very clearly to the Canadian tanker fleet. They had the same problem. So it was basically a problem of financing. We wanted to provide a solution. If people came up with a better solution, that was fine.

So we went and discussed first with the oil industry and then with the shipping industry what could be done to finance the additional cost of double-hulled vessels; that is, additional to building a new single-hulled tanker.

• 1225

It was clear the average life of the Canadian tankers was 20 years and they should be replaced soon. They would have to be replaced soon because they had become mechanically too expensive to operate.

So as you say, the solution was to look at the total volume of oil and refined products carried in Canadian waters by the Canadian fleet. The rest was simply a matter of division, to come up with a figure that amounted to $2 per tonne. It was very simple and probably totally oversimplified. Nevertheless, it was a solution.

The oil industry always feared a levy, because they thought once this great fleet of new tankers was in operation, the levy would go on forever.

Mr. Fulton: Like the GST.

Mr. Brander-Smith: Sure. It would be applied to the hole in the ozone layer and things of that sort. They were reluctant to have that, and they certainly said to us they wanted the normal commercial principles to operate, and if a cost was involved, they wanted it to be raised in the normal way.

On that issue, obviously the industry is content to wait and see. . . They were waiting to be pushed into their solution, I guess. We're still two years—

Mr. Fulton: Do you think we should encourage the front-end acquisition of the equipment? It seems to me the cost is no greater. The industry is going to have to provide, through their on-land response contractors, the 10,000-tonne capacities—

[*Translation*]

de jeu une certaine réserve financière? Si on accepte tout cela—attendre de 5 à 25 ans pour que les navires aient une double coque, des dépenses constantes minimales, aucune incidence sérieuse sur le bilan—ne devrions-nous pas au moins insister pour que quelque chose se fasse dès maintenant en disant qu'il n'est pas déraisonnable de demander qu'au moins tous les navires de moins de 10 000 tonnes soient dotés de la motorisation et de l'équipement nécessaires d'ici à la fin de cette année-ci. Devrions-nous plutôt accepter cette «ombre»de deux ans?

M. Brander-Smith: Je ne suis pas vraiment au courant du temps qu'il faudrait pour commander et fabriquer cet équipement. Mais, pour ce qui est du début de votre question, quant à la façon dont nous avons établi ce chiffre de 2$ par tonne. . .

Nous savions que les transports maritimes connaissaient une récession depuis 1980, voire avant cela, et que les armateurs, dans leur ensemble, ne mettaient pas d'argent de côté pour remplacer leurs navires. Nous savions également que cela était particulièrement vrai pour ce qui est des pétroliers canadiens qui avaient le même problème. C'était donc surtout un problème de nature financière. Nous voulions offrir une solution et si quelqu'un en trouvait une meilleure, tant mieux.

Nous sommes donc d'abord allés consulter les entreprises pétrolières, puis les armateurs pour voir ce que l'on pouvait faire pour financer le coût supplémentaire de l'installation d'une double coque par rapport à celui des navires monocoque.

On savait fort bien que les pétroliers duraient en moyenne 20 ans et qu'il faudrait les remplacer d'ici peu car ils commençaient à revenir trop cher.

Comme vous l'avez dit, il fallait donc examiner le tonnage total d'hydrocarbures et de produits raffinés transportés dans les eaux canadiennes par la flotte canadienne, puis il suffisait d'effectuer une division pour obtenir un chiffre qui était de 2$ par tonne. C'était très simple et sans doute un peu trop simpliste, mais c'était tout de même une solution.

Des entreprises pétrolières ne tenaient pas à se voir imposer une telle redevance, car elles pensaient qu'une fois lancés ces magnifiques nouveaux pétroliers, la redevance continuerait d'être prélevée jusqu'à la fin des temps.

M. Fulton: Comme la TPS.

M. Brander-Smith: Exactement. On l'appliquerait au trou dans la couche d'ozone et à des choses de ce genre. Cela ne leur plaisait pas du tout et elles nous ont dit carrément qu'elles préféreraient plutôt l'application des principes commerciaux normaux et que, si des frais devaient être engagés, qu'on les couvre de façon normale.

À cet égard, ces entreprises se bornent à attendre l'évolution des choses. . .elles attendent toujours, je suppose, qu'on leur impose une solution. Il reste encore deux ans. . .

M. Fulton: Pensez-vous que nous devrions encourager l'acquisition de l'équipement au départ? Il me semble que cela ne reviendrait pas plus cher. Ces entreprises devront s'adresser à leurs spécialistes terrestres pour prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne les navires de 10 000 tonnes de jauge. . .

[*Texte*]

Mr. Brander-Smith: Yes.

Mr. Fulton: —with the cascading capability. Since they say they will have it done 2 years from now, they've already had 31 months to plan. They've known generally where the government was going to go on this legislation; that we weren't going to the $2-per-tonne levy. If you look at the number of accidents there are worldwide...

I'm waiting with trepidation, to tell you the truth. We have the same tanker fleet as the day you began, some of them built in 1926. A lot of them are not going to be phased out until 2015. The minimum we should be asking of the industry, it seems to me, is that at least they front-end-load the account now. Get the equipment there. It's going to cost you the same amount. You're going to have to tap these 10,000 vessel owners a little sooner and for a little more. But surely to goodness after the accidents there have been here in Canada and worldwide we shouldn't leave this gap. The coast guard don't have that good equipment and neither does the private sector. Surely we should fill the gap. —Yes?

Mr. Brander-Smith: Definitely.

You mentioned prevention towards the end of your question. I'd like to point out that although a lot of the focus is on clean-up equipment, a great deal is being done on the prevention side. We're talking about electronic charting, for example; improving the VTS, vessel traffic service, centres; improving the inspection of vessels, increasing the number of inspections and providing more inspections by more independent people rather than simply the underwriters' inspectors; the general training of ships' officers and crews. These are significant factors, which will make a difference.

• 1230

Mr. Fulton: Let me come back to how the saddling is going to occur here. We know how much oil is moving in fresh and salt water. We know generally what our expectations can be statistically for where the next accidents are going to come from. The way the financing has been changed here is, rather than doing it on per tonne of oil being moved, it's being shifted to vessels. What has happened here is the corral has got a lot bigger. Rather than the 50 tankers and the oil and the refined product, it's now a much larger herd that's being included.

We know the scheduling for tankers. There is, so far as I know, no comparable schedule for a lot of other vessels affected here. I assume by the time we come back later today we'll actually have the regulations.

Is this right, Mr. Chairman?

The Chairman: Well, you've asked for them. They will be here. I am advised the regulations will be here, available to you, by this afternoon. Certainly the committee will have them when it next meets.

Mr. Fulton: That's good.

It brings me to just one more question about the advisory councils, because it seems to me the original argument... One of the problems in the legislation under proposed section 660.7 is that it's just that the commissioner may establish them. The

[*Traduction*]

M. Brander-Smith: Oui.

M. Fulton: . . .avec tout ce qui s'ensuit. Elles disent qu'elles pourront le faire d'ici deux ans, et elles ont déjà eu 31 mois pour se préparer. Elles savaient de façon générale quelles étaient les intentions du gouvernement vis-à-vis de ce projet de loi et que l'on n'adopterait pas le système d'une redevance de 2$ par tonne. Quand on pense au nombre d'accidents dans le monde entier...

En vérité, j'attends cela avec beaucoup d'impatience. Notre flotte de pétroliers n'a pas changé depuis que vous avez commencé, certains ont même été construits en 1926. Beaucoup ne seront pas désarmés avant 2015. Le moins que l'on puisse demander à ces entreprises, me semble-t-il, c'est de prendre les mesures initiales dès maintenant, d'installer l'équipement. Cela ne coûtera pas plus cher. Il faudra forcer ces propriétaires de navires de 10 000 tonnes à agir un peu plus tôt et à dépenser un peu plus. Mais, quand on voit le nombre d'accidents qu'il y a eu au Canada et dans le monde entier, on ne peut pas rester les bras croisés. La Garde côtière n'est pas tellement bien équipée, le secteur privé non plus. Il faut assurément faire quelque chose, n'est-ce pas?

M. Brander-Smith: À coup sûr.

Vers la fin de votre question, vous avez parlé de prévention. Je tiens à signaler que même si l'on insiste beaucoup sur l'équipement de nettoyage, on est tout aussi actif en matière de prévention. Il y a par exemple la cartographie électronique, l'amélioration des centres de service du trafic maritime, celle de l'inspection des navires, notamment l'augmentation du nombre d'inspections et le fait de faire effectuer celles-ci plutôt par des gens indépendants que par des inspecteurs travaillant pour les assurances, et enfin la formation générale des officiers et des équipages de navires. Ce sont là des facteurs importants susceptibles de changer vraiment la situation.

M. Fulton: J'en reviens à la question du prélèvement de ces droits. Nous connaissons les quantités d'hydrocarbures transportées en eaux douces et en eaux salées. Nous avons une bonne idée générale sur le plan statistique des risques probables d'accidents. Avec le nouveau système de financement, on ne parle plus d'une certaine somme par tonne d'hydrocarbures transportées, mais on tient compte des navires eux-mêmes. En fait, on a augmenté le nombre de ceux qui sont pris en considération et il y en a maintenant beaucoup plus que la modeste flotte de 50 pétroliers transportant les hydrocarbures et les produits raffinés.

Nous connaissons l'échéancier pour les pétroliers mais il n'y en a pas, à ma connaissance, pour la plupart des autres navires concernés. Je suppose que lorsque nous reprendrons nos délibérations cet après-midi, on va nous présente les règlements.

Il va bien en être ainsi, monsieur le président?

Le président: Eh bien, vous les avez demandés. Alors, vous les aurez. On m'a indiqué que les règlements seraient à votre disposition cet après-midi. Le comité pourra à coup sûr en disposer lors de sa prochaine séance.

M. Fulton: C'est très bien.

Cela m'amène à poser une dernière question au sujet des conseils consultatifs, car il me semble que ce que l'on disait au début... L'un des problèmes que pose le projet d'article 660.7 c'est qu'il dit simplement que le commissaire peut établir des

[*Text*]

commissioner, if he sets one up, shall designate one of them to be the president. Regrettably, there isn't an inclusive clause to provide for some compensation for all council members. As you know, these are onerous tasks to place on anyone who takes these jobs seriously. All their private reading time and much of their private thinking time gets tied up.

British Columbia is an area you know extraordinarily well. One of the advisory councils will have seven members from British Columbia. We've heard from the coastal passenger organizations. We've heard from some of the tanker owners and so on. We haven't heard much from tug operators or fishing vessel operators and so on. Since we now know who's being saddled with the costs of this, what would be a reasonable composition for an advisory council for the Pacific coast? You have seven members. If you were the commissioner and you were recommending to us how to make this language crystal clear that it's majority public-interest, in general terms how do we provide that kind of membership on that committee? Who would they be?

Mr. Brander-Smith: Again, this isn't really my field, but I would say the aboriginal people, the environmentalists, the fishing industry, and—the real ship owners in British Columbia are the tow-boat owners—the tow-boat people, I would say. I might change that after I thought about it a little longer, but off the top, there you are.

Mr. Fulton: It would not be unreasonable, though, to—

The Chairman: I see Mrs. Catterall has to leave at this stage. We're going to have to deal with the order of where we're going. I apologize to the witness and to Mr. Fulton, but maybe we could take a quick interruption just to see if we're all in agreement about where we're going next.

My understanding is these are all the witnesses we have. We have received a number of briefs. I can go over those. We also now have the standards, which are effectively the regulations that have been filed with the committee. They will be copied and made available to the members of the committee.

My assumption is we're meeting tomorrow at 3:30 p.m. to begin clause-by-clause. Unless any member of the committee has any other thoughts on the matter, I'll suggest that's where we're going. Presumably the coast guard will be here to assist us through that process and respond to some of the issues.

• 1235

One of the briefs, at least, from the CPPI, deals with its comments on some of the proposals for amendments. Irving Oil has presented us with a brief. We have the Canadian Shipowners Association file with us, the oil spill response plan of March 1993, together with the Great Lakes background paper.

The only thing I want to draw to the attention of the members of the committee particularly while Marlene is here is that the Conservation Council of New Brunswick was contacted and communicated with the clerk. They say:

[*Translation*]

conseils consultatifs. Le commissaire choisit un des membres du conseil comme président. Il manque malheureusement une disposition générale prévoyant une rémunération de tous les membres des conseils. Comme vous le savez, c'est une tâche très exigeante pour quelqu'un qui prend son travail au sérieux. Cela prend tout le temps dont on dispose pour lire ou pour méditer.

Vous avez une connaissance extraordinaire de la Colombie-Britannique. Un des conseils consultatifs aura sept membres représentant la Colombie-Britannique. Les organisations représentant le transport de passagers sur la côte sont intervenues devant nous, ainsi que les propriétaires de pétroliers, etc. mais pas des gens comme les exploitants de remorqueurs ou de navires de pêche. Maintenant que nous savons qui devra assumer les frais de tout cela, quelle composition recommanderiez-vous pour un conseil consultatif de la côte du Pacifique? Il y aura sept membres. Si vous étiez commissaire et si vous deviez nous recommander une façon d'établir clairement que les représentants des intérêts du grand public doivent former la majorité de ce conseil, comment nous recommanderiez-vous de procéder? Quelle serait la composition du conseil?

M. Brander-Smith: Là encore, je ne suis pas vraiment compétent en la matière, mais je pense qu'il faudrait des représentants des autochtones, des écologistes, des pêcheurs et des exploitants de remorqueurs—en Colombie-Britannique, ce sont ces gens-là qui sont les véritables armateurs. Je pourrais peut-être modifier cette liste si j'y réfléchissais un peu plus mais voilà ceux auxquels je pense spontanément.

M. Fulton: Néanmoins, il ne serait pas déraisonnable de. . .

Le président: Je vois que M^me^ Catterall doit s'en aller maintenant. Il faut que nous réfléchissions à ce que nous allons faire. Je m'en excuse auprès du témoin et de M. Fulton, mais nous devrions peut-être interrompre le débat quelques instants pour voir si nous sommes tous d'accord sur ce que nous allons faire ensuite.

Je pense que nous n'avons pas d'autres témoins. Nous avons reçu un certain nombre de mémoires que je peux passer en revue. Nous avons maintenant les normes, qui correspondent en fait aux règlements présentés au comité. On va en faire des copies et les distribuer aux membres du comité.

Je suppose que nous allons nous réunir demain à 15h30 pour commencer l'étude article par article. À moins d'un avis contraire de la part d'un membre du comité, je propose de procéder ainsi. Des représentants de la Garde côtière seront sans doute là pour nous aider et répondre à nos questions.

Au moins un des mémoires, celui de l'ICPP, commente certaines des propositions d'amendements. Irving Oil nous a présenté un mémoire et nous avons le dossier préparé par l'Association des armateurs canadiens, le plan d'intervention en cas de marée noire du 11 mars 1993 ainsi que le document de travail sur les Grands Lacs.

La seule chose que je veux encore signaler aux membres du comité, surtout pendant que Marlene est encore là, c'est que nous avons communiqué avec le représentant du Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick, qui nous a dit:

[*Texte*]

I have discussed the matter of coming to Ottawa on Tuesday with my colleagues in the Conservation Council and we have determined that on such short notice, it would be virtually impossible to construct a useful presentation on the bill. However, we would appreciate the opportunity to submit a paper in writing before the end of next week (June 4). This could be faxed or couriered, whatever you prefer.

We appreciate the interest in having the Conservation Council address this matter. I trust that we will be informed on the progress of this and related issues, and possibly have another opportunity in the future to contribute to the debate.

Thank you again for your consideration in this matter.

That presents us with a difficulty if we are proposing to proceed tomorrow to clause-by-clause. But I wanted to make sure the committee was aware of that.

So we will proceed tomorrow at 3.30 p.m. Perhaps the clerk could advise the Conservation Council of New Brunswick that in view of all the other considerations we have, that will be the approach we are taking.

Mrs. Catterall: Can I ask if it's your determination to finish clause-by-clause tomorrow?

The Chairman: I have absolutely no control over that. We will start tomorrow and we'll see what the committee says.

Mrs. Catterall: My question concerns getting back to the Conservation Council of New Brunswick on whether we should welcome their brief because our debate may still be open, or tell them not to bother.

The Chairman: All we can do is tell them we are going to start clause-by-clause tomorrow and it will be up to the committee to decide how quickly it proceeds through. If you wish to inform them of that privately, fine. The clerk will tell them, I think, what the clerk can tell them: that is, we start tomorrow. I would certainly think they should know there's at least a chance it would be over by tomorrow. The bill will come back to the House for report stage. Their brief, if they have one by then, can be introduced at report stage or third reading and be available to the House at that level. That certainly can also be explained to them. But they are taking their chances in terms of influencing this committee if they wait until after tomorrow.

Mrs. Catterall: And may I ask whether there was any response from the International Joint Commission on whether they wish to appear or present anything to us?

The Clerk of the Committee: Mr. Chairman, the response I received was to the effect that in order for the commission to appear, they would need authorization from all commissioners. So I received news they would not be appearing. However, they were prepared to send some materiai to members of the committee, if that is acceptable to members of the committee.

Mrs. Catterall: Has that happened?

[*Traduction*]

J'ai parlé avec mes collègues du Conseil de conservation de la possibilité de nous rendre à Ottawa mardi. Il nous a paru que, avec un préavis aussi court, il nous était virtuellement impossible de préparer un document utile au sujet du projet de loi. Nous vous sourions néanmoins gré de nous offrir l'occasion de présenter un mémoire écrit d'ici la fin de la semaine prochaine, le 4 juin. Nous pourrions vous l'envoyer par télécopieur ou par courrier, à votre guise.

Nous vous savons gré d'avoir demandé l'avis du Conseil de conservation. Je suis convaincu que vous le tiendrez au courant de l'avancement des travaux dans ce domaine ainsi que dans les domaines connexes et qu'une autre occasion se présentera peut-être à l'avenir de contribuer à ce débat.

Nous vous remercions encore une fois de vous être adressés à nous à ce sujet.

Cela pose un problème si nous envisageons de passer demain à l'étude article par article. Je tiens tout au moins à m'assurer que le comité soit au courant.

Nous nous réunirons donc demain à 15h30. Le greffier ferait sans doute bien de signaler au Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick que, étant donné nos autres obligations, nous procéderons de cette façon.

Mme Catterall: Je voudrais bien savoir si vous êtes décidé à terminer l'étude article par article demain.

Le président: Cela ne dépend absolument pas de moi. Nous commencerons demain et nous verrons bien ce qu'en pense le comité.

Mme Catterall: Ce que je voudrais bien savoir, c'est si nous devons dire au Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick que nous serions disposés à recevoir son mémoire puisque nos travaux ne seront pas terminés, ou bien si nous lui disons plutôt de ne pas en préparer un.

Le président: Tout ce que nous pouvons faire, c'est lui dire que nous allons commencer demain l'étude article par article et que c'est le comité qui décidera de l'allure à laquelle il va travailler. Si vous voulez informer le Conseil à titre privé, allez-y. Le greffier lui dira ce qu'il est autorisé à dire, c'est-à-dire que nous commençons demain. Je crois qu'il serait bon de lui faire savoir qu'il y a au moins une chose que nous pourrons vraisemblablement terminer demain. Le projet de loi reviendra devant la Chambre à l'étape du rapport et si le Conseil a préparé un mémoire, celui-ci pourra être présenté lors de l'étape du rapport ou de la troisième lecture. On peut certainement expliquer la situation. Si le Conseil souhaite influencer les travaux de notre comité, il court certainement un risque s'il n'intervient pas dès demain.

Mme Catterall: Puis-je vous demander si la Commission mixte internationale nous a fait savoir si elle voulait se présenter devant nous ou nous remettre un document?

Le greffier du comité: Monsieur le président, on m'a fait savoir que la commission ne pouvait pas se présenter sans l'autorisation de tous les commissaires. On m'a donc dit qu'elle ne se présenterait pas. Elle était néanmoins disposée à envoyer des documents aux membres du comité, si cela vous convient.

Mme Catterall: Cela s'est fait?

[*Text*]

The Clerk: It has been circulated to members.

Mrs. Catterall: I'm without my regular executive assistant this week. If I don't have all my papers, that's why.

Mr. Fulton: If I may finish my question, what I was leading to is this. With the on-land response contractors. . .as you know, we have Burrard Clean.

It's not a field that lends itself to any sort of traditional models of competition. We were starting to hear some evidence of this from Ken this morning, that you have a large body of expertise, some of which was stimulated as a result of *Nestucca*. . .others in relation to a lot of small spills that have occurred, and an enormous body of extraordinarily knowledgeable people, who do everything from digging clams to fishing to sailing. British Columbia is a very maritime province, very much like Newfoundland or Nova Scotia and other parts of this wonderful country.

What I'm wondering about, though, is this. Isn't it just one more argument for a "shall" clause on advisory councils, that they "shall" be majority-composed of the public interest and the coast guard will be monitoring what equipment purchases go into the 10,000-tonne capacity? Certainly there is an enormous range of costs worldwide for technologies available for dealing with marine oil spills. Isn't this just one more place where a binding opportunity for an advisory council could go in and scrutinize the equipment, people who hear of new technologies coming along. . .?

• 1240

There isn't really an opportunity built in here for R and D, as some of the witnesses who came before your panel said. They were concerned that for Canada really to keep up, we have to get some R and D component here.

But I'm particularly concerned about public oversight. It hasn't been adequately built in. I don't think it makes the legislation totally deficient not to have it there, but to make it efficient and effective it needs to be there. Would you agree it's another area. . .?

Because there is not a natural nature of competitiveness, the only time you would be going out and testing your equipment and going out and expending it is when there's a spill. That doesn't naturally lead you to having two or three or four or five 10,000-tonne response capacities, because no one would pay for it, the way this bill and the funding are set up. So is that another area where it's natural or perhaps most efficacious to have an advisory council, who have some knowledge, take a look at that and make recommendations back to a parliamentary committee, to the commissioner, to the minister, and obviously to the public?

Mr. Brander-Smith: There are maybe a couple of policy decisions you have to make before making that one. The obvious problem, it occurs to me, is how this is going to be arranged with the provincial governments. Again, I think communication

[*Translation*]

Le greffier: Les documents ont été distribués aux membres.

Mme Catterall: Mon adjoint exécutif habituel n'est pas ici cette semaine. C'est là pourquoi je n'ai pas tous les documents.

M. Fulton: Si je peux terminer ma question, je voulais en venir à la situation en ce qui concerne les entreprises chargées des interventions terrestres. . . comme vous le savez, il y a Burrard Clean.

Ce n'est pas un domaine dans lequel on peut appliquer les systèmes traditionnels de concurrence. Ken nous en a déjà parlé un peu ce matin; il y a des experts, qui ont acquis certaines de leurs connaissances lors de l'affaire du *Nestucca*. . . d'autres l'ont acquise avec toutes sortes de petits déversements et il y a une toute une foule de gens extrêmement compétents pour qui la pêche, la chasse ou la recherche des palourdes n'a aucun secret. La Colombie-Britannique est une province fortement tournée vers la mer, tout comme Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse ou bien d'autres parties de notre merveilleux pays.

Je me pose toutefois cette question-ci: Cela ne constitue-t-il pas une raison supplémentaire d'avoir des dispositions précises quant à la composition des conseils consultatifs, en disant qu'ils doivent être majoritairement composés de personnes représentant l'intérêt du public et que la Garde côtière surveillera les achats d'équipements destinés aux navires de 10 000 tonnes de jauge? Le coût des technologies existantes pour faire face aux marées noires varie considérablement, mais n'est-ce pas là justement un domaine qui devrait être étudié de près par un conseil consultatif, par ceux qui sont au courant de l'introduction de nouvelles technologies?

En fait, il n'y a rien de prévu pour la recherche et le développement, comme l'ont dit certains des témoins qui se sont présentés devant votre commission. Ils étaient d'avis que si le Canada devait rester à la hauteur, il fallait vraiment que nous ayons certaines activités de recherche et de développement dans notre pays.

Toutefois, ce qui me préoccupe particulièrement, c'est la surveillance par le public. Il n'y a pas, à cet effet, des dispositions suffisantes. Je ne pense pas que cela soit un vice fatal de ce projet de loi, mais pour que celui-ci soit vraiment efficace, il faudrait avoir des dispositions de ce genre. Êtes-vous de ce avis?

Comme ce n'est pas un domaine où la concurrence se donne naturellement libre cours, la seule occasion de tester l'équipement se présente lorsqu'il y a un déversement. Cela veut dire que, normalement, il n'est pas question d'avoir deux, trois, quatre ou cinq systèmes permettant d'intervenir dans plusieurs cas de déversement de 10 000 tonnes, parce que personne n'assumerait les frais, vu la façon dont ce projet de loi et le système de financement sont structurés. C'est donc là un autre domaine où il serait sans doute bon d'avoir un conseil consultatif, ayant les compétences requises pour examiner la situation et présenter des recommandations à un comité parlementaire, au commissaire, au ministre et, bien sûr, au grand public?

M. Brander-Smith: Il y a peut-être quelques autres décisions de nature politique à prendre avant celle-ci. Il me semble que le problème évident est celui du partage des compétences avec les gouvernements des provinces. Là encore,

[*Texte*]

with the people at the scene is more naturally a local or community matter, and if necessary a provincial government matter. It may well be that provincial governments can be persuaded to do this. I would not think we want to get into a double bureaucracy, as it were, having two sets of advisory councils.

If you in your wisdom decide to go the route where it's essential that the federal government does this, then it should be "shall". That's obviously the way to do it. It seems to me also that if you leave it at "may", the commissioner has the opportunity to go to the people, rather than have the council come to him. But there's no question it has to happen one way or the other.

Mr. Fulton: About the administrator being able to pay any person who responds to or is damaged by a spill, proposed section 710 says:

> In addition to any right against the Ship-source Oil Pollution Fund under section 709, a person, other than one described in
>
> —the earlier paragraphs—
>
> who has suffered loss or damage or incurred costs or expenses referred to in subsection 677(1) in respect of actual or anticipated oil pollution damage may file a claim with the Administrator for the loss, damage, costs or expenses

I work in here month after month, year after year, writing what's supposed to become the law, and sometimes does become the law. My literal reading of that is if Ken or his brother were to file a claim as a result of contaminated manila clams on the back of Flores Island, once this become law and a spill has come in and contaminated those manila clams, he should be able simply to take the claim for the loss—or if he's cleaned up oil at the same time—and simply keep track of hours, equipment used, actual incidental loss as loss of access to those manila clams, and he should be able to file with the administrator and get paid. Wouldn't that be your literal reading of Bill C-121 once it's passed?

Mr. Brander-Smith: Setting aside for the moment the "and get paid" aspect of it, yes, I think that's how the thing reads, and I think that's the whole intention: that people who pitch in and do the work and suffer damage to themselves or their property or anything in the process should be reimbursed for those costs.

• 1245

I think the word "damages" is going to have to be interpreted in order to discover whether or not it was intended to include paying them wages for their time. I've already said we were in favour, I am in favour, of paying them for it. But I don't think it's that clear in the legislation.

The Chairman: Thank you very much. To say again what I said at the beginning, I know all members appreciate your interest and your willingness to come and join us for this. It's been very, very helpful, and we appreciate it.

Mr. Brander-Smith: Thank you. It was my pleasure.

[*Traduction*]

il me semble que la communication avec les gens directement concernés sur place relève plutôt des autorités locales ou, le cas échéant, du gouvernement provincial. On pourrait peut-être convaincre les gouvernements provinciaux de s'en occuper. Je ne me pense pas qu'il soit souhaitable d'avoir une double bureaucratie, en quelque sorte, c'est-à-dire deux séries de conseils consultatifs.

Si, après réflexion, il vous paraît indispensable que ce soit le gouvernement fédéral qui s'en occupe, il faut alors prévoir des dispositions contraignantes, il ne peut en aller autrement. Il me semble que si on garde le terme «peut», le commissaire peut s'adresser au grand public plutôt qu'au conseil. Mais il ne fait pas de doute qu'il faut que cela se fasse d'une façon ou d'autre autre.

M. Fulton: Pour ce qui est de la possibilité que l'administration puisse indemniser une personne qui est intervenue dans le nettoyage d'un déversement ou qui a subi un préjudice, l'article 710 proposé dit ce qui suit:

> En plus des droits qu'elle peut exercer contre la caisse d'indemnisation en vertu de l'article 709, toute personne autre que
>
> . . .on cite les alinéas correspondants. . .
>
> qui a subi des préjudices ou des dommages ou qui a engagé des frais mentionnés au paragraphe 677(1) à cause de dommages réels ou d'un risque de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, peut déposer auprès de l'administrateur dans les délais qui suivent, une demande en recouvrement de créances dues à ces dommages, préjudices et frais,. . .

Je travaille ici mois après mois, année après année, pour rédiger ce qui est censé constituer des lois nouvelles, ce qui arrive d'ailleurs parfois. L'interprétation littérale que je fais de ce texte est que, si Ken ou son frère présente une réclamation au sujet de la contamination d'asaris sur la côte de l'île Flores, si un déversement d'hydrocarbures intervient une fois que ce projet de loi sera entré en vigueur—, ou s'il a également participé aux opérations de nettoyage, il lui suffira de noter les heures qu'il y a consacrées, l'équipement utilisé, les pertes indirectes comme le fait de n'avoir plus accès à ses asaris et il devrait donc pouvoir être remboursé par l'administrateur. N'est-ce pas comme cela que vous interprétez littéralement les effets du projet de loi C-121?

M. Brander-Smith: En dehors de la question de se faire payer, oui, je pense que c'est ce que cela veut dire et je crois que c'est bien l'objectif visé: les gens qui participent aux travaux de nettoyage ou qui subissent des dommages quant à leurs biens ou leur personne devraient pouvoir être remboursés pour les frais correspondants.

Je pense qu'un interprétation de «dommages» sera nécessaire pour que l'on sache s'il doit couvrir une rémunération éventuelle des heures de travail. J'ai déjà dit que ma commission et moi-même étions en faveur de cela. Mais je ne pense pas que cela sorte clairement du projet de loi.

Le président: Merci beaucoup. Comme je l'ai dit au début, tous les députés vont savent gré de l'intérêt que vous manifestez à cette question et du fait que vous vous soyez joints à nous aujourd'hui. Cette séance a été très utile et nous vous en savons gré.

M. Brander-Smith: Merci. Cela a été un plaisir pour moi.

[*Text*]

May I say before leaving that this is a great opportunity to pass very significant amendments to the Canada Shipping Act. As a maritime lawyer, I know it's very difficult to have Parliament revisit or even take a first look at amendments to the Canada Shipping Act and other maritime legislation. I was born at night, but not last night, and I know it'll be a long, long time before a committee like this gets to this stage again. I'm certainly optimistic you'll facilitate the passing of this legislation.

The Chairman: Thank you. I'm sure the committee will take your words under very serious consideration.

Mr. Fulton: We'll pass it if the Tories don't drag their feet.

Mr. Richardson: Just a brief point while we're still on matters legal. For the record, I want to thank Daniel Dupras, of the law and government division of the Library of Parliament, for his excellent briefings—

Mr. Fulton: Stunning, excellent.

Mr. Richardson: —as requested by the committee. They're very good. Again, on short notice, he's done a great job.

Mr. Fulton: And our legislative counsel: bang up.

Mr. Richardson: I appreciate it.

The Chairman: I may just add as well, Mr. Dupras has also told me he's along in the tough job of trying to synthesize the briefs for prospective amendments and he hopes and expects to have that report available for us tomorrow. But I'm sure it means extra hours.

We very much appreciate the work you've put into this, Daniel. That's very good. Thank you.

With that, the meeting stands adjourned.

[*Translation*]

Avant de vous quitter je tiens à dire que c'est une occasion remarquable d'apporter des amendements très importants à la Loi sur la marine marchande du Canada. En tant qu'avocat spécialiste du Droit maritime, je sais qu'il est bien difficile d'obtenir que le Parlement étudie à nouveau ou même pour la première fois des amendements à cette loi ou à tout autre texte législatif de même nature. Je ne suis pas né de la dernière pluie, et je sais qu'il nous faudra attendre longtemps avant de voir un autre comité aller aussi loin que le vôtre. Je pense que vous allez contribuer fortement à l'adoption de ce projet de loi.

Le président: Merci. Je suis convaincu que le comité étudiera de près les commentaires que vous nous avez présentés.

M. Fulton: Nous adopterons ce projet de loi si les Conservateurs ne font pas traîner les choses.

M. Richardson: Je voudrais ajouter quelque chose pendant que nous parlons de questions juridiques. Je tiens à remercier officiellement Daniel Dupras, de la Division du droit et du gouvernement de la Bibliothèque du Parlement, pour les excellentes séances d'information. . .

M. Fulton: Remarquables, excellentes.

M. Richardson: . . .que le comité lui avait demandé de présenter. Il s'en est très bien acquitté. Là encore, avec un préavis très bref, il a fait de l'excellent travail.

M. Fulton: Tout comme notre conseiller législatif. Bravo!

M. Richardson: Je vous en suis reconnaissant.

Le président: Je tiens par d'ailleurs à ajouter que M. Dupras m'a signalé également qu'il a beaucoup avancé dans sa difficile tâche de faire une synthèse des mémoires pour voir quels amendements en tirer; il compte pouvoir nous présenter un rapport là-dessus demain. Cela nécessite certainement des heures supplémentaires de sa part.

Nous vous sommes très reconnaissants des efforts que vous avez faits pour cela, Daniel. C'est très bien. Merci.

Sur ce, la séance est levée.

APPENDIX "C-121/3"

POINTS THAT KEN ZAKRESKI ADDRESSES DURING HIS PRESENTATION TO THE LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-121- AN ACT TO AMEND THE CANADA SHIPPING ACT AND TO AMEND ANOTHER ACT IN CONSEQUENCE THEREOF

Public oversight committee

-properly funded $21,000.00/year each,no office,plus travel expenses
-reports to Minister of Transport

-full cooperation of all government ministries

MODELS in place please refer to Report of the Alaska Oil Spill Commission "Spill: The Wreck of the Exxon Valdez"

Recommendations #12 - Oversight council (Advisory council in Canada)
Recommendations #26 - Regional coucils
Recommendations #27 - Local government representation
Recommendations #56 - US Alaska Canada should establish coop research program to desiminate knowledge
Recommendations #44 - Local volunteers and parttime response units be prepared to protect critical habitat.

Public accountability of transport regulation amendments

-federal level
-provincial level
-regional level
-local level

training provided, mainly public group

Environmental Social and Economic Assesments done for major changes

Waste Disposal issue addressed somewhere , anywhere

1/ Thanks for the ritzy trip

2/ Good bill this C-121 thanks for the work that everyone did.
My appearance here reminds me of the staving man that was thrown a piece of bread and then asked if he would like some butter with it.

There are some problems I would like this committee to address but I want it clear that this bill is required legislation to be passed before the next federal election.

3/ Many people were put off by the short appearance notice. Others more qualified then myself to address this committee;I am not the best to speak to you; I was what was availiable.

4/ The three things required for the safer transport of hazardous materials and clean up of some one elses mess are:

PUBLIC INVOLVEMENT, PUBLIC INVOLVEMENT, PUBLIC INVOLVEMENT

-this involvement should follow to some extent the Alaska model of a advisory committee. This committee would report to the MOT and have powers of inspection of any facility or vessel deemed potentially hazardous to the food chain. They would fulfill the role of watch dog. The various government agencies would be required to assist them as required.

- A clear message must be sent to all agencies; I want commitments not promises.

5/ Rupert needs a depot for spill response;empower the local people to undertake one. NOW.

6/ Empower the public to have civil remedies should a government agency not do what is legislated. PERIOD.

7/ Oil spill training be given on the west coast via BCOSW.

8/ Federal government work with B.C. provincial agency EESB in the formation and implementation of the BCOSW.

9/ CWS enter into a M of U with the SPCA this year. PERIOD.

10/ Minister of Transport issue a comprehensive Statement of the roles of the various agencies and designate whick will be lead. AMEN; anyone caught whining will be tarred and feathered.PERIOD.

11/ Clear policy on mammal rehab and relocation. Reserve spaces for atleast ten of the most likely affected species by the end of this year.

12/ Marine mammal protection Act legislation be established and interfaced with CSA.

13/ PREVENT OIL SPILLS. Just in case your not clear as to what I want PREVENT OIL SPILLS.

14/ CCG inspections of vessels to increase.

15/ Double hull where appropriate.

16/ Private oil spill contractors to be funded by oil companies.

17/ Oil equipment to be located in small comunities.

18/ Clean up of spills to use LOCAL vessels of oppurtunity.

19/ Letter of Understanding betwwen Feds and Provinces.

20/ Clean up personnell to have access to avenues of compensation in the Act not some variable guidelines. If your are going to respond immeadiately to a spill you should be sure you will be compensated. I tired of doing industries job for nothing.

21/ Phase out oil production as an energy source.

22/ Alternate energy development to be funded by the interest from Ship Source Oil Pollution Fund.
23/ Response Organization to establish sudden service guidelines.

24/ Clear lines of authority.

25/ Less tanker traffic.

26/ Strickter control of traffic in Juan De Fuca Strait.

27/ Better monitoring of oil cargo traffic, similiar to air traffic control. Better monitoring.

28/ Central Information base.Public access can be applied for.

29/ Finger printing records taken of bilges and cargo.

30/ Bilge outlets sealed for traffic in sensitive areas.
$15,000.00 dollar fine

31/ Oil spill responders compensation to be written in the act clearly and specific referred to in the guidelines.

32/ Do not stall this bill.

33/ OSRIS is in place in B.C. why is CCG undertaking National Sensitivity System.

34/ What compensation is availiable for oil spilled from a non-Canadian bound or registered ship that is not a member of the International Conventions on Salvage or Oil pollution Preparedness, Response and Co-operation.

35/ Oil is to valuable a commodity to waste as a mere energy source.

36/ CCG should get tough with the oil shipping companies. The CSA should be able to be interpreted with one sentance. "If you piss around and piss around you won't be around."

37/ The CCG should take an interest in the advance toward oil spill response made by the provinces.

38/ Food sources should be protected above the commercial interests of oil shipping companies.

39/ In regard to transport regulations; let us know what you are doing, we'll let you know if it's OK.

40/ Recycling of oily waste is a provincial issue.

41/ Alaska's Oversight Council, get copies of reports.

42/ **660.4 (1)** should be broad enough to include any body.

43/ **660.7 (1)** should read federal advisory council may establish additional advisory councils in respect of geography. The council should be self determaining and report to the Minister of Transport.

44/ **660.7 (4)** should read the federal advisory council shall ...

45/ 660.7 (5) should read shall serve with renumeration of $21,000/ year plus travel, no office provided.

46/ 660.7 (6) should read ...shall make recommendations to the Minister of Transport... on all matters reffered to in sections 660.1 to 660.7

47/ Advisory council's are self determaining, paid and powered to place additional council's in areas they dictate. Mainly from general public. Tier structure as follows:

-Minister of Transport
-Federal Advisory Council
-Regional Advisory Coucil
-Local Advisory Concil

48/ As to volunteers role of the employer spelled out in the CSA.

49/ Minister of Transport enter into M of U with the provinces with respect to shoreline clean up.EPA has provisions for M of U agreements.

50/ WHMIS documentation be provided, with out asking, to all oil spill responders by polluter/CCG.

51/ Standardized provincial training.

52/ TRAINING, TRAINING, TRAINING

53/ Wildlife rescue training.

54/ Training standards to be used as a screening device for reponders by NGO at bigger spills.

55/ Training on the spot OK for smaller spills, not bigger spills.

56/ Exposure to oil as a health risk is affecting volunteer turn out.

57/ Distribution of information on spill response techniques.

58/ Where are my promised minutes from the Marine Coordinating Committee Meetings. (BCE, BCOL, CCG, CWS, DFO, EC)

59/ 5% of shellfish, waterfowl licences should be paid to fund for rehab.

60/ WHY IS THE CWS NOT PROCEEDING WITH THE M of U WITH THE S.P.C.A.

61/ If the SPCA is the lead wildlife rescue agency where is the guarentee of funding.

62/ Volunteers from military to undertake training and response for:

Oil Spill Clean up
Wildlife Rehab
Forest Fire Fighting

63/ Training is important to the NGO's to keep volunteers together.

64/ Where are the minutes from meetings of the B.C./ States task force for the BC Citizens Advisory Council.

65/ Advisory council should be joint feds/provs

66/ FEDS/PROVS AGENCIES SHOULD COOPERATE OR BE REPLACED BY INDIVIDUALS THAT WILL NOT PLACE PETTY NEEDS ABOVE THE PROTECTION OF OUR NATIONAL RESOURCES.

67/ Ownership of a local bay is Federal not provincial or regional. **WHY?** "You take care of the things you love."

68/ Private sector to fund BCOSW Coordinator via section 22 acount or sustainable fund account.

69/ Oil transport free zones

70/ Expansion of VTS to include satellite and electronic tracking

71/ Compulsory pilot tug escorts including on bridge escorting

72/ Worst case response preparation

73/ Unlimited liability for oil cargo traffic, include cargo owners

74/ Define ecological worth

75/ No shipping under flag of convenience

76/ Assesment of tanker size as reflects to evironmental safety

77/ Establish minimun freight rates for oil cargo

78/

Some individuals consulted for this presentation.

Bob Bossin	Call for Inquiry
Laurie MacBride	Save the Georgia Strait
Dr. Andrew Thompson	
David Anderson	BC Citizens Advisory Council
Wally Vowles	BC Citizens Advisory Council
Dee Walmsley	BC Citizens Advisory Council
Catherine Stewart	Greenpeace Foundation
Paul George	Western Canada Wilderness Committee
Barbera van der Hoek	Greenpeace Foundation
John Bennett	Greenpeace Foundation
David Brander-Smith	
Don Howes	Environmental Emergency Services Branch
Joan Best	Islands Trust Council Representative

APPENDICE «C-121/3»

(TRADUCTION)

POINTS QU'A FAIT VALOIR KEN ZAKRESKI DURANT SON EXPOSÉ DEVANT LE COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-121, LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

Comité de surveillance publique

- À raison de 21 000 $ par année, sans local, plus les dépenses de voyage, chaque membre du Comité est bien payé.
- Le comité relève du ministre des Transports.
- Il jouit de l'entière coopération des ministères.

MODÈLES en place : se reporter au rapport de la commission chargée d'examiner le déversement de pétrole en Alaska, intitulé "Spill: The Wreck of the Exxon Valdez".

Recommandation 12 - Conseil de surveillance (au Canada, conseil consultatif)
Recommandation 26 - Conseils régionaux
Recommandation 27 - Représentation des autorités locales
Recommandation 56 - Les États-Unis, l'Alaska et le Canada devraient mettre en place un programme de recherche coopérative afin de diffuser les connaissances.
Recommandation 44 - Que des bénévoles locaux et des unités d'intervention formées de membres à temps partiel soient en mesure de protéger les habitats névralgiques.

Obligation publique de rendre compte des modifications apportées à la réglementation des transports

- niveau fédéral - niveau provincial - niveau régional - niveau local	formation fournie, groupe essentiellement public

Que des évaluations des effets environnementaux, sociaux et économiques soient faites lorsque les changements sont importants.

Que quelqu'un, quelque part, règle la question de l'élimination des déchets.

1/ Mes remerciements pour m'avoir payé ce voyage luxueux.

2/ Le projet de loi C-121 est bon. Je vous remercie tous du bon travail accompli.

Ma comparution, ici, aujourd'hui me rappelle l'histoire de cette homme affamé auquel on lance une croûte de pain, puis auquel on demande s'il aimerait du beurre.

Le projet de loi comporte cependant certains points que j'aimerais soulever auprès du Comité. Je tiens cependant à préciser qu'il faut absolument que cette mesure législative soit adoptée avant les prochaines élections fédérales.

3/ Le peu de préavis donné pour venir témoigner en a incommodé beaucoup. D'autres plus compétents que moi auraient dû se présenter devant votre Comité; vous avez obtenu comme témoin, non pas la personne la plus compétente, mais bien celle qui était disponible.

4/ Voici les trois règles d'or du transport sécuritaire de matières dangereuses et du ramassage des pots cassés par d'autres :

PARTICIPATION PUBLIQUE, PARTICIPATION PUBLIQUE, PARTICIPATION PUBLIQUE

- Cette participation devrait se conformer, dans une certaine mesure, au modèle de comité consultatif adopté par l'Alaska. Le Comité relèverait du ministère des Transports et serait habilité à faire l'inspection de toute installation ou de tout bâtiment susceptible de représenter un danger pour la chaîne alimentaire. Il agirait comme chien de garde. Les divers organismes gouvernementaux seraient tenus, au besoin, de l'aider.

- Il faut transmettre un message clair à tous les organismes : nous voulons de l'action concrète, non pas des promesses.

5/ Il faut installer à Prince Rupert un entrepôt qui serait utilisé lors des interventions, suite à des déversements; que l'on habilite les autorités locales à en installer un, DÈS MAINTENANT.

6/ Que le droit civil comporte des recours pour la population, si un organisme gouvernemental ne se conforme pas aux lois. POINT FINAL.

7/ Qu'une formation soit offerte en matière de déversement d'hydrocarbures sur la côte Ouest, par l'intermédiaire de BCOSW.

8/ Que le gouvernement fédéral travaille de concert avec l'organisme provincial de la Colombie-Britannique, EESB, à la création et à la mise en place du BCOSW.

9/ Que le SCF signe un protocole d'entente avec la Société canadienne de protection des animaux dès cette année. POINT FINAL.

10/ Que le ministre des Transports publie un énoncé complet des rôles des divers organismes et qu'il désigne ceux qui seront responsables. AMEN; que quiconque se plaint sera soumis au supplice de la goutte d'eau. POINT FINAL.

11/ Que l'on se dote d'une politique claire sur la réadaptation et la réinstallation des mammifères. Que, d'ici à la fin de l'année, des aires soient réservées pour au moins dix des espèces les plus susceptibles d'être affectées.

12/ Qu'une loi de protection des mammifères marins soit adoptée et que des liens soient établis entre celle-ci et la Loi sur la marine marchande.

13/ QUE L'ON PRÉVIENNE LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES. Au cas où vous n'auriez pas tout à fait compris, je répète, QUE L'ON PRÉVIENNE LES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES.

14/ Que la Garde côtière canadienne augmente le nombre d'inspections des navires.

15/ Que l'on exige la double coque, lorsqu'il y a lieu.

16/ Que ce soient les pétrolières qui paient les entrepreneurs privés chargés de nettoyer les déversements d'hydrocarbures.

17/ Que les petites collectivités aient sur place l'équipement voulu pour y faire face.

18/ Que l'on se serve, pour nettoyer des déversements, de bâtiments LOCAUX disponibles.

19/ Que le gouvernement fédéral et les provinces signent un protocole d'entente.

20/ Que la Loi prévoie des moyens de rémunérer les travailleurs affectés aux travaux de nettoyage, que l'on ne se contente pas de quelques lignes directrices variables. S'il faut intervenir d'urgence, lors d'un déversement, il faut pouvoir compter que l'on sera payé. J'en ai assez de faire le travail des entreprises pour rien.

21/ Que les hydrocarbures soient graduellement éliminés comme sources d'énergie.

22/ Que l'intérêt produit par le fonds auquel contribuent les navires pétroliers polluants serve à financer la mise en valeur d'énergies de remplacement.

23/ Que l'organisme d'intervention établisse des lignes directrices visant les services à offrir sans préavis.

24/ Que l'on établisse clairement la chaîne de commandement.

25/ Que l'on réduise le trafic des pétroliers.

26/ Que l'on contrôle plus rigoureusement le trafic dans le détroit Juan De Fuca.

27/ Que l'on assure une meilleure surveillance du trafic des pétroliers, comme on le fait pour le trafic aérien. Que l'on assure une meilleure surveillance.

28/ Que l'on mette en place une base centrale d'information. Que le public puisse y avoir accès.

29/ Que l'on conserve l'impression digitale des carènes et des cargos.

30/ Que les bouches de sortie des carènes soient scellées durant les déplacements dans des secteurs sensibles. Que l'amende prévue pour non-respect de cette exigence soit de 15 000 $.

31/ Que la Loi prévoie clairement la rémunération des travailleurs affectés au nettoyage de déversements d'hydrocarbures et que les lignes directrices en fassent une mention particulière.

32/ Que l'adoption de ce projet de loi ne soit pas retardée.

33/ Le système OSRIS est déjà en place en Colombie-Britannique. Pourquoi la Garde côtière canadienne entreprend-elle de mettre en place un système nationa?

34/ Quelle indemnisation prévoit-on pour les déversements d'hydrocarbures provenant de navires qui ne sont pas enregistrés au Canada ou qui ne s'y dirigent pas, et qui battent le pavillon d'un pays qui n'est pas signataire des Conventions internationales sur l'assistance ou sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures?

35/ Les hydrocarbures sont un bien trop précieux pour qu'on les gaspille à produire de l'énergie.

36/ La Garde côtière devrait sévir à l'égard des transporteurs de pétrole. L'interprétation de la Loi sur la marine marchande devrait tenir en une seule phrase : si vous persistez à polluer, nos eaux vous seront interdites.

37/ La Garde côtière du Canada devrait s'intéresser aux progrès qu'accomplissent les provinces dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

38/ La protection des sources d'alimentation devrait primer sur les intérêts commerciaux des transporteurs pétroliers.

39/ En ce qui a trait à la réglementation des transports, que ces transporteurs nous informent de ce qu'ils font, nous leur dirons si tout va.

40/ Le recyclage de résidus huileux relève de la compétence provinciale.

41/ Faites venir votre exemplaire du rapport du conseil de surveillance de l'Alaska.

42/ **Paragraphe 660.4(1)** — Sa portée devrait être suffisamment générale pour inclure tous les organismes.

43/ **Paragraphe 660.7(2)** — Devrait plutôt prévoir que le conseil consultatif fédéral peut établir d'autres conseils consultatifs pour des zones géographiques. Le conseil doit s'autodéterminer et relève du ministre des Transports.

44/ **Paragraphe 660.7(4)** — Devrait débuter par "Le conseil consultatif fédéral choisit ..."

45/ Le paragraphe 660.7(5) devrait se lire : "touchent une rémunération de 21 000 $ par année et peuvent recevoir les frais de déplacement entraînés par l'accomplissement de leurs fonctions, mais n'ont pas de local à leur disposition".

46/ Le paragraphe 660.7(6) devrait se lire : "... font au ministre des Transports des recommandations sur les matières visées aux articles 660.1 à 660.7".

47/ Les conseils consultatifs s'autodéterminent, ils sont rémunérés et ils sont habilités à créer d'autres conseils dans les domaines qu'ils jugent bons. Les membres proviendraient essentiellement du grand public. Voici la structure étagée envisagée :

- ministre des Transports
- conseil consultatif fédéral
- conseil consultatif régional
- conseil consultatif local

48/ Quant aux bénévoles, la Loi sur la marine marchande devrait préciser le rôle de l'employeur.

49/ Que le ministre des Transports signe un protocole d'entente avec les provinces concernant le nettoyage des rivages. La Loi sur la protection environnementale prévoit des dispositions relatives aux protocoles d'entente.

50/ Que le pollueur ou la Garde côtière du Canada soit tenu de fournir à tous ceux qui interviennent d'urgence lorsqu'il y a un déversement d'hydrocarbures, la documentation du SIMDUT sans qu'ils aient à en faire la demande.

51/ Que les provinces offrent une formation normalisée.

52/ FORMATION, FORMATION, FORMATION

53/ Que l'on offre de la formation en sauvetage de la faune.

54/ Que l'organisme non gouvernemental se serve de la formation comme critère pour choisir ceux qui devront intervenir lors de déversements plus importants.

55/ La formation sur le tas convient pour les petits déversements, mais non pour les plus importants.

56/ Le risque pour la santé que représente l'exposition à des hydrocarbures nuit au recrutement de bénévoles.

57/ Que l'on distribue de l'information sur les techniques d'intervention en cas de déversements.

58/ J'attends toujours les procès-verbaux des réunions du comité de coordination en milieu marin que l'on m'avait promis. (BCE, BCOL, GCC, SCF, MPO, EC)

59/ Cinq pour cent des droits versés pour obtenir des licences devraient servir à financer la réadaptation des crustacés, des coquillages et des oiseaux aquatiques.

60/ POURQUOI LE SERVICE CANADIEN DE LA FAUNE NE SIGNE-T-IL PAS LE PROTOCOLE D'ENTENTE AVEC LA SOCIÉTÉ PROTECTRICE DES ANIMAUX?

61/ Si la Société canadienne de protection des animaux doit être l'organisme responsable du sauvetage de la faune, qui garantit son financement?

62/ Que des bénévoles des Forces canadiennes suivent des cours de formation et d'intervention afin de pouvoir contribuer :

Au nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures
À la réadaptation de la faune
À l'extinction des feux de forêt

63/ La formation est essentielle aux organismes non gouvernementaux afin de pouvoir conserver les équipes de bénévoles.

64/ Où sont les procès-verbaux des réunions du groupe de travail mixte de la Colombie-Britannique et des États sur le BC Citizens Advisory Council?

65/ Les conseils consultatifs devraient être mixtes (fédéraux-provinciaux).

66/ LES ORGANISMES FÉDÉRAUX-PROVINCIAUX DEVRAIENT COLLABORER OU ÊTRE REMPLACÉS PAR DES PERSONNES CAPABLES DE FAIRE PRIMER LA PROTECTION DE NOS RESSOURCES NATIONALES SUR LEURS BESOINS INSIGNIFIANTS.

67/ Pourquoi une baie locale relève-t-elle d'une compétence fédérale plutôt que d'une compétence provinciale ou régionale? "Loin des yeux, loin du coeur."

68/ Le secteur privé devrait financer le poste de coordonnateur du BCOSW par le truchement du compte établi à l'article 22.

69/ Que l'on crée des zones interdites au transport des hydrocarbures.

70/ Que le service du trafic maritime soit élargi de manière à inclure la surveillance par satellite et la surveillance électronique.

71/ Que l'on rende obligatoire l'utilisation d'un remorqueur de pilotage, y compris la présence d'un pilote sur le pont.

72/ Que l'on se prépare à faire face au pire scénario.

73/ Que la responsabilité relative au trafic des pétroliers, y compris celle des propriétaires des pétroliers, soit illimitée.

74/ Que l'on définisse la valeur écologique.

75/ Qu'il soit interdit de faire du transport sous pavillon de complaisance.

76/ Que la jauge autorisée des pétroliers soit évaluée en fonction de la sécurité environnementale.

77/ Que l'on établisse des tarifs minimaux de fret pour le transport d'hydrocarbures.

78/

Certaines des personnes consultées pour faire cet exposé.

Bob Bossin	Demande la tenue d'une enquête.
Laurie MacBride	Save the Georgia Strait
M. Andrew Thompson	
David Anderson	BC Citizens Advisory Council
Wally Vowles	BC Citizens Advisory Council
Dee Walmsley	BC Citizens Advisory Council
Catherine Stewart	Fondation Greenpeace
Paul George	Western Canada Wilderness Committee
Barbera van der Hoek	Fondation Greenpeace
John Bennett	Fondation Greenpeace
David Brander-Smith	
Don Howes	Environmental Emergency Services Branch
Joan Best	Islands Trust Council Representative

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Save the Georgia Strait Alliance:

Ken Zakreskie, Member and Acting Director for West Coast Oil Spills Recovery.

From the Canadian Coast Guard:

Ken Ryan, Senior Surveyor;

Wayne Halley, Regional Emergencies Operations Officer for the Newfoundland Region.

David Brander-Smith, former Chairman of a Public Review Panel.

TÉMOINS

De Save the Georgia Strait Alliance:

Ken Zakreskie, membre et directeur par intérim pour West Coast Oil Spills Recovery.

De la Garde côtière canadienne:

Ken Ryan, expert maritime principal;

Wayne Halley, officier des opérations régionales d'urgences pour la région de Terre-Neuve.

David Brander-Smith, ancien président d'une Commission d'enquêtes publiques.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Canada
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Wednesday, June 2, 1993

Chairman: John F. Brewin

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le mercredi 2 juin 1993

Président: John F. Brewin

LIBRARY
JUL 12 1993

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

Bill C-121

An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

Projet de loi C-121

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25737—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-121

Chairman: John F. Brewin

Members

Ross Belsher
Charles Caccia
Bill Casey
Marlene Catterall
Jim Fulton
Darryl Gray
Lee Richardson
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 114(3)

On Wednesday, June 2, 1993:

Ricardo Lopez replaced Stan Wilbee;

Stan Wilbee replaced Ricardo Lopez.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-121

Président: John F. Brewin

Membres

Ross Belsher
Charles Caccia
Bill Casey
Marlene Catterall
Jim Fulton
Darryl Gray
Lee Richardson
Stan Wilbee—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

Conformément à l'article 114(3) du Règlement

Le mercredi 2 juin 1993:

Ricardo Lopez remplace Stan Wilbee;

Stan Wilbee remplace Ricardo Lopez.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada. Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Friday, June 4, 1993

The Legislative Committee on Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, May 12, 1993, your Committee has considered Bill C-121 and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 4

Strike out lines 7 and 8, on page 3, and substitute the following therefor:

"accordance with a permit granted under Part VI of the *Canadian Environmen-*"

Clause 6

Strike out lines 30 to 33, on page 3, and substitute the following therefor:

"oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products;

Strike out line 1, on page 4, and substitute the following therefor:

"(ii), that carry oil as cargo,"

Strike out line 5, on page 5, and substitute the following therefor:

"(*a*) comply with regulations respecting the"

Strike out line 26, on page 5, and substitute the following therefor:

"forming to the regulations, that"

Strike out lines 37 and 38, on page 5, and substitute the following therefor:

"thorized, in accordance with the regulations, to implement the arrangement"

Strike out line 9, on page 6, and substitute the following therefor:

"(*a*) comply with regulations respecting the"

Strike out line 22, on page 6, and substitute the following therefor:

"total quantity of oil, as determined by regulation, that is, at any particu-"

Strike out line 30, on page 6, and substitute the following therefor:

"to the regulations, that

Strike out lines 38 and 39, on page 6, and substitute the following therefor:

"thorized, in accordance with the regulations, to implement the arrangement"

Strike out line 44, on page 6, and substitute the following therefor:

"plan that conforms to the regulations and"

Strike out lines 10 and 11, on page 7, and substitute the following therefor:

"that the Minister considers appropriate, the Minister may exempt any ship"

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 4 juin 1993

Le Comité législatif sur le projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 12 mai 1993, votre Comité a étudié le projet de loi C-121 et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 4

Retrancher la ligne 7, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

« de la partie VI de la *Loi canadienne* »

Article 6

Retrancher les lignes 5 à 10, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit :

« hydrocarbures » S'entend du pétrole sous toutes ses formes, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés.

Retrancher la ligne 25, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit :

« en tant que cargaison »

Retrancher la ligne 11, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit :

« *a*) de se conformer aux règlements concernant »

Retrancher la ligne 31, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit :

« forme aux règlements, qui : »

Retrancher la ligne 39, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit :

« formité avec les règlements, est autorisée à »

Retrancher la ligne 10, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit :

« *a*) de se conformer aux règlements concernant »

Retrancher les lignes 20 à 22, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit :

« d'une quantité donnée d'hydrocarbures, celle-ci devant être au moins égale à la capacité totale—déterminée par règlement—de chargement ou de dé- »

Retrancher la ligne 28, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit :

« conforme aux règlements, qui : »

Retrancher la ligne 35, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit :

« formité avec les règlements, est autorisée à »

Retrancher la ligne 42, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit :

« conforme aux règlements et où sont men- »

Retrancher la ligne 11, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

« (7) Le ministre peut dispenser, aux »

Strike out line 14, on page 7, and substitute the following therefor:

"provision of this section, and every such exemption shall be published in the *Canada Gazette* in case of an emergency and where the exemption is in the interest of preventing damage to property or the environment or is in the interest of public health or safety."

Retrancher la ligne 16, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

« présent article dans une situation d'urgence, soit pour la protection de biens ou de l'environnement, soit pour la santé ou la sécurité publique. Chacune de ces dispenses fait l'objet d'un avis dans la *Gazette du Canada*.»

Strike out lines 15 to 23, on page 7, and substitute the following therefor:

"(8) The Minister may designate any oil handling facility as a facility the operator of which is required to comply with subsection (4), and shall cause every such designation to be published in the *Canada Gazette*."

Retrancher les lignes 17 à 24, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit :

« (8) Le ministre peut établir la liste, publiée dans la *Gazette du Canada*, des installations de manutention d'hydrocarbures pour lesquelles l'exploitant est tenu de se conformer au paragraphe (4). »

Strike out line 36, on page 7, and substitute the following therefor:

"**660.4** (1) The Minister may, in re-"

Retrancher la ligne 40, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

« **660.4** (1) Le ministre peut agréer »

In the English version only, strike out line 41, on page 7, and substitute the following therefor:

"application and submits to the Minister"

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 41, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

« application and submits to the Minister »

Strike out line 43, on page 7, and substitute the following therefor:

"regulations respecting the procedures,"

Retrancher la ligne 47, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit :

« règlements concernant les modalités d'inter- »

Strike out line 8, on page 8, and substitute the following therefor:

"the regulations."

Retrancher la ligne 9, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit :

« l'organisme en conformité avec les règlements. »

Strike out line 15, on page 9, and substitute the following therefor:

"**660.5** The Minister may revoke any"

Retrancher la ligne 14, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

« **660.5** Le ministre peut révoquer l'a- »

Strike out lines 18 to 20, on page 9, and substitute the following therefor:

"(*a*) the Minister believes on reasonable grounds that the response plan no longer complies with the regulations referred to"

Retrancher la ligne 19, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

« forme aux règlements visés à ce paragraphe; »

Strike out lines 23 to 25, on page 9, and substitute the following therefor:

"regulations referred to in that subsection and the response plan no longer meets the regulations as amended;"

Retrancher la ligne 20, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

« *b*) les règlements ont été modifiés et le plan »

In the English version only, strike out line 30, on page 9, and substitute the following therefor:

"(*d*) the Minister believes on reasona-"

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 30, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit :

« (*d*) the Minister believes on reasona- »

Strike out lines 35 to 40, on page 9, and substitute the following therefor:

"**660.6** (1) The Minister may issue standards

(*a*) respecting the matters referred to in paragraph 660.2(2)(*a*) or (*c*) or subsection 660.2(4); or 660.4(1); and

(*b*) respecting the designation of oil handling facilities pursuant to subsection 660.2(8).

(2) For greater certainty, standards issued by the Minister under this section are not regulations within the meaning of the *Statutory Instruments Act*.

660.7 The Minister shall send a copy of each proposed standard to the Minister of Justice for examination to ensure that an incorporation of the standard by reference in a regulation made under subsection 660.9(1)

Retrancher les lignes 31 à 37, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit :

« **660.6** (1) Le ministre peut établir des normes à l'égard des questions visées aux alinéas 660.2(2)*a*) ou *c*) ou aux paragraphes 660.2(4) ou 660.4(1) et à l'égard de l'établissement de la liste des installations de manutention des hydrocarbures visée au paragraphe 660.2(8).

(2) Il est entendu que les normes établies par le ministre en vertu du présent article ne sont pas des règlements au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*.

660.7 Le ministre fait parvenir une copie de chaque projet de norme au ministre de la Justice pour que celui-ci l'examine en vue de s'assurer que l'incorporation de la norme par renvoi aux règlements pris en vertu du

(*a*) would be authorized by section 660.9;

(*b*) would not constitute an unusual or unexpected use of the authority in that subsection; and

(*c*) would not trespass unduly on existing rights and freedoms and would not, in any case, be inconsistent with the purposes and provisions of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and the *Canadian Bill of Rights*.

660.8 (1) The Minister shall cause notice to be published in the *Canada Gazette* of each standard proposed to be issued by the Minister under subsection 660.6(1), together with notice of the place at which the proposed standard is available, at least thirty days before the proposed effective date of the standard, and any interested person may make representations with respect to the proposed standard to the Minister within those thirty days.

(2) After the Minister considers any representations made by interested persons with respect to a proposed standard, the Minister may issue the standard.

(3) The Minister shall cause notice of each standard that the Minister issues, together with notice of the place at which the standard is available, to be published in the *Canada Gazette*.

(4) The Minister need not comply with subsections (1) to (3) in respect of a proposed standard that

(*a*) has previously been published pursuant to subsection (1), whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(*b*) makes no substantive change to an existing standard.

(5) If the Minister is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsections (1) to (3) would therefore be prejudicial to the public interest, the Minister need not comply with those subsections.

660.9 (1) The Governor in Council may make regulations

(*a*) implementing the OPRC Convention;

(*b*) respecting the matters referred to in paragraph 660.2(2)(*a*) or (*c*) or subsection 660.2(4) or 660.4(1);

(*c*) respecting the designation of oil handling facilities pursuant to subsection 660.2(8); and

(*d*) prescribing how standards to be incorporated by reference into the regulations are to be made public.

(2) Regulations made under subsection (1) may incorporate standards by reference, including standards issued by the Minister under subsection 660.6(1), as the standards are amended from time to time.

Strike out lines 41 to 46, on page 9, and lines 1 to 24, on page 10, and substitute the following therefor:

"**660.10** (1) The Commissioner shall establish at least one advisory council in respect of each geographic area; Pacific,

paragraphe 660.9(1) :

a) sera autorisée dans le cadre du pouvoir conféré par l'article 660.9;

b) ne constituera pas un usage inhabituel ou inattendu du pouvoir ainsi conféré;

c) n'empiétera pas indûment sur les droits et libertés existants et, en tout état de cause, ne sera pas incompatible avec les fins et les dispositions de la *Charte canadienne des droits et libertés* et de la *Déclaration canadienne des droits*.

660.8 (1) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada*, au moins trente jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, un avis des normes qu'il se propose d'établir en vertu du paragraphe 660.6(1) et un avis du lieu où celles-ci peuvent être consultées, les intéressés se voyant accorder la possibilité de présenter au ministre, pendant ce délai, leurs observations à cet égard.

(2) Après avoir pris en considération les observations, le ministre peut établir les normes.

(3) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada* à la fois un avis des normes qu'il établit et un avis du lieu où elles peuvent être consultées.

(4) Le ministre n'a pas à se conformer aux paragraphes (1) à (3) à l'égard des projets de norme :

a) déjà publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), même s'ils ont été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) qui n'apportent pas de modification de fond aux normes en vigueur.

(5) Le ministre n'a pas à se conformer aux paragraphes (1) à (3) lorsqu'il est convaincu que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de s'y conformer.

660.9 (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) mettre en oeuvre la Convention OPRC;

b) régir les questions visées aux alinéas 660.2(2)*a*) ou *c*) ou aux paragraphes 660.2(4) ou 660.4(1);

c) régir l'établissement de la liste des installations de manutention des hydrocarbures visée au paragraphe 660.2(8);

d) préciser la manière dont les normes incorporées par renvoi aux règlements sont rendues publiques.

(2) Les règlements pris en application du paragraphe (1) peuvent incorporer par renvoi des normes—notamment celles établies par le ministre en vertu du paragraphe 660.6(1)—avec leurs modifications successives.

Retrancher les lignes 38 à 43, à la page 9 et les lignes 1 à 21, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit :

« **660.10** (1) Le commissaire établit un conseil consultatif pour chacune des zones géographiques suivantes : le

Great Lakes and St-Lawrence River and Great Lakes Basin, Atlantic and Arctic;

(2) The Commissioner may establish other advisory councils as such need may arise;

(3) Each advisory council is composed of no more than seven members who reside in the geographic area in respect of which the advisory council is established, who are appointed to the advisory council by the Commissioner and who, in the opinion of the Commissioner, can represent the various interests likely to be involved in matters referred to in sections 660.1 to 660.9;

(3.1) The members referred to in subsection (3) shall include persons who can represent the general public interest or persons with a knowledge and experience in marine environmental matters;

(4) Each member of an advisory council shall be appointed to hold office on good behaviour for a term that does not exceed three years and a member is eligible for reappointment;

(5) The advisory council shall elect one of the members of each advisory council to be its president;

(6) The members of each advisory council may be paid such honoraria as the Commissioner considers appropriate and may be paid any reasonable travel, living and child care expenses incurred by them when engaged on the business of the advisory council while absent from their ordinary place of residence;

(7) Each advisory council advises and may make recommendations to the Commissioner, and may report to the Minister or to the Standing Committee on Transport or the Standing Committee on Environment and shall receive a response to such report within 30 days or if Parliament is not sitting within 14 sitting days;

(8) All regular meetings of the advisory councils shall be conducted in public."

Add immediately after line 24, on page 10, the following:

"**660.11** (1) The Minister shall no later than one year after the coming into force of this Act and thereafter every two years,

(*a*) review the operation of sections 660.1 to 660.10, and in particular, the capability of the response organizations to meet the arrangements required by ships and oil handling facilities as set out in paragraphs 660.2(2)(*b*) and 660.2(4)(*b*) and

(*b*) cause a report setting out the results of that review to be laid before each House of Parliament.

(2) The report laid before Parliament pursuant to subsection (1) stands permanently referred to such committee of Parliament as is established to review such matters."

Pacifique, les Grands Lacs et la rivière du Saint-Laurent et le bassin des Grands Lacs, l'Atlantique et l'Arctique.

(2) Le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs s'il l'estime nécessaire.

(3) Les conseils consultatifs sont formés d'au plus sept membres, nommés par le commissaire, qui résident dans la zone géographique visée et qui, de l'avis de celui-ci, sont représentatifs des intérêts susceptibles d'être touchés par les questions visées aux articles 660.1 à 660.9.

(3.1) Des personnes susceptibles de représenter l'intérêt du public en général et des personnes ayant des connaissances et de l'expérience en matière d'environnement maritime doivent être au nombre des personnes nommées en vertu du paragraphe (3).

(4) Les membres d'un conseil consultatif sont nommés à titre inamovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum. Ils peuvent recevoir un nouveau mandat.

(5) Chacun des conseils consultatifs élit son président parmi ses membres.

(6) Les membres d'un conseil consultatif touchent la rétribution que le commissaire estime appropriée et ils peuvent recevoir les frais de séjour, de déplacement et de garde d'enfants entraînés par l'accomplissement de leurs fonctions hors du lieu de leur résidence habituelle.

(7) Les conseils consultatifs conseillent le commissaire et peuvent lui faire des recommandations. Ils peuvent soumettre leurs avis au ministre, au Comité permanent des transports ou au Comité permanent de l'environnement. Ils ont droit de recevoir une réponse à ces avis dans les trente jours ou, si le Parlement ne siège pas alors, dans les quatorze premiers jours de séances de celui-ci.

(8) Les réunions ordinaires des conseils consultatifs sont publiques.

Ajouter immédiatement après la ligne 21, à la page 10, ce qui suit :

« **660.11** (1) Dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi et tous les deux ans par la suite, le ministre :

a) procède à l'examen de l'application des articles 660.1 à 660.10, notamment de la capacité des organismes d'intervention de se conformer aux ententes que les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures sont tenus de conclure en vertu des alinéas 660.2(2)*b*) et 660.2(4)*b*);

b) fait déposer devant chacune des chambres du Parlement un rapport de l'examen auquel il procède en vertu de l'alinéa *a*).

(2) Le rapport visé au paragraphe (1) est d'office déféré au comité du Parlement constitué pour examiner des questions relatives aux transports. »

Clause 9

Strike out line 1, on page 13, and substitute the following therefor:

"(*b*) an estimate of the total costs of cleanup, of harm caused, and of best available mitigation measures;

(*c*) the remedial action taken, or proposed"

Add immediately after line 9, on page 13, the following:

"(*d*.1) the incompetence, negligence or lack of concern of the offender;"

Clause 10

Strike out line 11, on page 14, and substitute the following therefor:

665.1 (1) Any ship or operator of an oil han-"

Add immediately after line 17, on page 14, the following:

"(2) No ship or operator of an oil handling facility shall be convicted of an offence under subsection (1) that involves non-compliance with a standard incorporated by reference into a regulation mentioned in subsection 660.2(2) or (4) unless it is proved that at the date of the alleged non-compliance

(*a*) the standard had been made public as required by any regulations made under paragraph 660.9(1)(*d*); and

(*b*) in the case of a standard issued by the Minister under subsection 660.6(1), notice of the standard and notice of the place at which the standard is available had been published in the *Canada Gazette*."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-121, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1, 2 and 3 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Article 9

Retrancher la ligne 1, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit :

« *b*) les prévisions du coût total du nettoyage, le dommage causé et les meilleures mesures d'atténuation disponibles;

c) les mesures de réparation que prend ou »

Ajouter immédiatement après la ligne 7, à la page 13, ce qui suit :

« *d*.1) l'incompétence, la négligence ou l'insouciance du contrevenant;

Article 10

Retrancher la ligne 3, à la page 14, et la remplacer par ce qui suit :

«**665.1** (1) Commet une infraction et encourt, »

Ajouter immédiatement après la ligne 10, à la page 14, ce qui suit :

« (2) Nul navire ou exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures ne peut être reconnu coupable d'une infraction visée au paragraphe (1) qui comporte le défaut de se conformer aux normes incorporées par renvoi aux règlements visés aux paragraphes 660.2(2) ou (4), sauf s'il est prouvé qu'à la date du fait reproché :

a) les normes avaient été rendues publiques conformément aux règlements pris en vertu de l'alinéa 660.9(1)*d*);

b) dans le cas où les normes ont été établies par le ministre conformément au paragraphe 660.6(1), un avis de celles-ci et un avis du lieu où elles pouvaient être consultées avaient été publiés dans la *Gazette du Canada*. »

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-121, tel que modifié, pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^os^ 1, 2 et 3 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

JOHN F. BREWIN,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 2, 1993
(4)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof, met at 3:53 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, John F. Brewin, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Bill Casey, Marlene Catterall, Jim Fulton, Lee Richardson and Stan Wilbee.

Other Members present: Iain Angus, Lynn Hunter and Ricardo Lopez.

In attendance: From the Legislative Counsel Office: Philippe Ducharme, Legislative Counsel. *From the Research Branch of the Library of Parliament:* Daniel Dupras, Research Officer. *From the Public Bills Office:* Bill Farrell, Procedural Clerk.

Witnesses: From Transport Canada: Mike Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard; Tom Ring, Director, Environmental Response and Emergency Planning and Marc Gauthier, Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, May 12, 1993 relating to Bill C-121, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend another Act in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, May 26, 1993, Issue No. 1*)

The Committee proceeded to the clause by clause consideration of the Bill.

By unanimous consent, Lee Richardson moved, — That Clause 6 be amended (a) by striking out line 5, on page 5 and substituting the following therefor:

"(*a*) comply with regulations respecting the"

(b) by striking out line 26, on page 5 and substituting the following therefor:

"forming to the regulations, that"

(c) by striking out lines 37 and 38, on page 5 and substituting the following therefor:

"thorized, in accordance with the regulations, to implement the arrangement"

(d) by striking out line 9, on page 6 and substituting the following therefor:

"(*a*) comply with regulations respecting the"

(e) by striking out line 22, on page 6 and substituting the following therefor:

"total quantity of oil, as determined by regulation, that is, at any particu-"

(f) by striking out line 30, on page 6 and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 2 JUIN 1993
(4)

[*Traduction*]

Le Comité législatif chargé du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence, se réunit à 15 h 53, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de John F. Brewin (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Bill Casey, Marlene Catterall, Jim Fulton, Lee Richardson et Stan Wilbee.

Autres députés présents: Iain Angus, Lynn Hunter et Ricardo Lopez.

Aussi présents: Du Bureau des conseillers législatifs: Philippe Ducharme, conseiller législatif. *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* Daniel Dupras, attaché de recherche. *Du Bureau des projets de loi d'intérêt public:* Bill Farrell, greffier à la procédure.

Témoins: De Transports Canada: Mike Turner, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne; Tom Ring, directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence; Marc Gauthier, conseiller juridique, Ministère de la Justice.

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 12 mai 1993, le Comité reprend l'étude du projet de loi C-121, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 26 mai 1993, fascicule nº 1*).

Le Comité entreprend l'étude détaillée du projet de loi.

Avec le consentement unanime, Lee Richardson propose, — Que l'article 6 soit modifié a) en remplaçant la ligne 11, à la page 5, par ce qui suit:

«*a*) de se conformer aux règlements concernant»

b) en remplaçant la ligne 31, à la page 5, par ce qui suit:

«forme aux règlements, qui:»

c) en remplaçant la ligne 39, à la page 5, par ce qui suit:

«formité avec les règlements, est autorisée à»

d) en remplaçant la ligne 10, à la page 6, par ce qui suit:

«*a*)de se conformer aux règlements concernant»

e) en remplaçant les lignes 20 à 22, à la page 6, par ce qui suit:

«d'une quantité donnée d'hydrocarbures, celle-ci devant être au moins égale à la capacité totale — déterminée par règlement — de chargement ou de dé-»

f) en remplaçant la ligne 28, à la page 6, par ce qui suit:

"to the regulations, that"

(g) by striking out lines 38 and 39, on page 6 and substituting the following therefor:

"thorized, in accordance with the regulations, to implement the arrangement"

(h) by striking out line 44, on page 6 and substituting the following therefor:

"plan that conforms to the regulations and"

(i) by striking out lines 10 and 11, on page 7 and substituting the following therefor:

"that the Minister considers appropriate, the Minister may exempt any ship"

(j) by striking out lines 15 to 23, on page 7 and substituting the following therefor:

"(8) The Minister may designate any oil handling facility as a facility the operator of which is required to comply with subsection (4), and shall cause every such designation to be published in the *Canada Gazette*."

(k) by striking out line 36, on page 7 and substituting the following therefor:

"**660.4** (1) The Minister may, in re-"

(l) by striking out in the English version only line 41, on page 7 and substituting the following therefor:

"application and submits to the Minister"

(m) by striking out line 43, on page 7 and substituting the following therefor:

"regulations respecting the procedures,"

(n) by striking out line 8, on page 8 and substituting the following therefor:

"the regulations."

(o) by striking out line 15, on page 9 and substituting the following therefor:

"**660.5** The Minister may revoke any"

(p) by striking out lines 18 to 20, on page 9 and substituting the following therefor:

"(*a*) the Minister believes on reasonable grounds that the response plan no longer complies with the regulations referred to"

(q) by striking out lines 23 to 25, on page 9 and substituting the following therefor:

"regulations referred to in that subsection and the response plan no longer meets the regulations as amended;"

(r) by striking out in the English version only line 30, on page 9 and substituting the following therefor:

"(*d*) the Minister believes on reasona-"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Lee Richardson moved,—That Clause 6 be amended by striking out lines 35 to 41, on page 9 and substituting the following therefor:

«conforme aux règlements, qui:»

g) en remplaçant la ligne 35, à la page 6, par ce qui suit:

«formité avec les règlements, est autorisé à»

h) en remplaçant la ligne 42, à la page 6, par ce qui suit:

«conforme aux règlements et où sont men-»

i) en remplaçant la ligne 11, à la page 7, par ce qui suit:

«(7) Le ministre peut dispenser, aux»

j) en remplaçant les lignes 17 à 24, à la page 7, par ce qui suit:

«(8) Le ministre peut établir la liste, publiée dans la *Gazette du Canada*, des installations de manutention d'hydrocarbures pour lesquelles l'exploitant est tenu de se conformer au paragraphe (4).»

k) en remplaçant la ligne 40, à la page 7, par ce qui suit:

«**660.4** (1) Le ministre peut agréer»

l) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 41, à la page 7, par ce qui suit:

«application and submits to the Minister»

m) en remplaçant la ligne 47, à la page 7, par ce qui suit:

«règlements concernant les modalités d'inter-»

n) en remplaçant la ligne 9, à la page 8, par ce qui suit:

«l'organisme en conformité avec les règlements.»

o) en remplaçant la ligne 14, à la page 9, par ce qui suit:

«**660.5** Le ministre peut révoquer l'a-»

p) en remplaçant la ligne 19, à la page 9, par ce qui suit:

«forme aux règlements visés à ce paragraphe;»

q) en remplaçant la ligne 20, à la page 9, par ce qui suit:

«*b*) les règlements ont été modifiés et le plan»

r) en remplaçant, dans la version anglaise, la ligne 30, à la page 9, par ce qui suit:

«*d*) the Minister believes on reasona-»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Avec le consentement unanime, Lee Richardson propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 31 à 37, à la page 9, par ce qui suit:

"**660.6** (1) The Minister may issue standards

(*a*) respecting the matters referred to in paragraph 660.2(2)(*a*) or (*c*) or subsection 660.2(4) or 660.4(1); and

(*b*) respecting the designation of oil handling facilities pursuant to subsection 660.2(8).

(2) For greater certainty, standards issued by the Minister under this section are not regulations within the meaning of the *Statutory Instruments Act*.

660.7 The Minister shall send a copy of each proposed standard to the Minister of Justice for examination to ensure that an incorporation of the standard by reference in a regulation made under subsection 660.9(1)

(*a*) would be authorized by section 660.9;

(*b*) would not constitute an unusual or unexpected use of the authority in that subsection; and

(*c*) would not trespass unduly on existing rights and freedoms and would not, in any case, be inconsistent with the purposes and provisions of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and the *Canadian Bill of Rights*.

660.8 (1) The Minister shall cause notice to be published in the *Canada Gazette* of each standard proposed to be issued by the Minister under subsection 660.6 (1), together with notice of the place at which the proposed standard is available, at least thirty days before the proposed effective date of the standard, and any interested person may make representations with respect to the proposed standard to the Minister within those thirty days.

(2) After the Minister considers any representations made by interested persons with respect to a proposed standard, the Minister may issue the standard.

(3) The Minister shall cause notice of each standard that the Minister issues, together with notice of the place at which the standard is available, to be published in the *Canada Gazette*.

(4) The Minister need not comply with subsections (1) to (3) in respect of a proposed standard that

(*a*) has previously been published pursuant to subsection (1), whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(*b*) makes no substantive change to an existing standard.

(5) If the Minister is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsections (1) to (3) would therefore be prejudicial to the public interest the Minister need not comply with those subsections.

660.9 (1) The Governor in Council may make regulations

(*a*) implementing the OPRC Convention;

(*b*) respecting the matters referred to in paragraph 660.2(2)(*a*) or (*c*) or subsection 660.2(4) or 660.4(1);

(*c*) respecting the designation of oil handling facilities pursuant to subsection 660.2(8); and

(*d*) prescribing how standards to be incorporated by reference into the regulations are to be made public.

«**660.6** (1) Le ministre peut établir des normes à l'égard des questions visées aux alinéas 660.2(2)*a*) ou *c*) ou aux paragraphes 660.2(4) ou 660.4(1) et à l'égard de l'établissement de la liste des installations de manutention des hydrocarbures visée au paragraphe 660.2(8).

(2) Il est entendu que les normes établies par le ministre en vertu du présent article ne sont pas des règlements au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*.

660.7 Le ministre fait parvenir une copie de chaque projet de norme au ministre de la Justice pour que celui-ci l'examine en vue de s'assurer que l'incorporation de la norme par renvoi aux règlements pris en vertu du paragraphe 660.9(1):

a) sera autorisée dans le cadre du pouvoir conféré par l'article 660.9;

b) ne constituera pas un usage inhabituel ou inattendu du pouvoir ainsi conféré;

c) n'empiétera pas indûment sur les droits et libertés existants et, en tout état de cause, ne sera pas incompatible avec les fins et les dispositions de la *Charte canadienne des droits et libertés* et de la *Déclaration canadienne des droits*.

660.8 (1) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada*, au moins trente jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, un avis des normes qu'il se propose d'établir en vertu du paragraphe 660.6(1) et un avis du lieu où celles-ci peuvent être consultées, les intéressés se voyant accorder la possibilité de présenter au ministre, pendant ce délai, leurs observations à cet égard.

(2) Après avoir pris en considération les observations, le ministre peut établir les normes.

(3) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada* à la fois un avis des normes qu'il établit et un avis du lieu où elles peuvent être consultées.

(4) Le ministre n'a pas à se conformer aux paragraphes (1) à (3) à l'égard des projets de normes :

a) déjà publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), même s'ils ont été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) qui n'apportent pas de modification de fond aux normes en vigueur.

(5) Le ministre n'a pas à se conformer aux paragraphes (1) à (3) lorsqu'il est convaincu que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de s'y conformer.

660.9 (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) mettre en oeuvre la Convention OPRC;

b) régir les questions visées aux alinéas 660.2(2)*a*) ou *c*) ou aux paragraphes 660.2(4) ou 660.4(1);

c) régir l'établissement de la liste des installations de manutention des hydrocarbures visée au paragraphe 660.2(8);

d) préciser la manière dont les normes incorporées par renvoi aux règlements sont rendues publiques.

(2) Regulations made under subsection (1) may incorporate standards by reference, including standards issued by the Minister under subsection 660.6(1), as the standards are amended from time to time.

660.10 (1) The Commissioner may estab-"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Lee Richardson moved, — That Clause 10 be amended a) by striking out line 11, on page 14 and substituting the following therefor:

"**665.1** (1) Any ship or operator of an oil han-"

b) by adding immediately after line 17, on page 14, the following:

"(2) No ship or operator of an oil handling facility shall be convicted of an offence under subsection (1) that involves non-compliance with a standard incorporated by reference into a regulation mentioned in subsection 660.2(2) or (4) unless it is proved that at the date of the alleged non-compliance

(*a*) the standard had been made public as required by any regulations made under paragraph 660.9(1)(*d*); and

(*b*) in the case of a standard issued by the Minister under subsection 660.6(1), notice of the standard and notice of the place at which the standard is available had been published in the *Canada Gazette*."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, Clause 6 was allowed to stand.

After debate, Clause 1 carried.

Clauses 2 and 3 carried.

On Clause 4

Lee Richardson moved, — That Clause 4 be amended by striking out lines 7 and 8, on page 3 and substituting the following therefor:

"accordance with a permit granted under Part VI of the *Canadian Environmen-*"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 4, as amended, carried.

On Clause 5

Jim Fulton moved, — That Clause 5 be amended by adding immediately after line 19, on page 3 the following:

"(*a.1*) respecting the establishment of an impairment testing program for mariners, masters and pilots;"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 2; NAYS: 4.

Clause 5 carried.

(2) Les règlements pris en application du paragraphe (1) peuvent incorporer par renvoi des normes — notamment celles établies par le ministre en vertu du paragraphe 660.6(1) — avec leurs modifications successives.

660.10 (1) Le commissaire peut établit des»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Avec le consentement unanime, Lee Richardson propose, — Que l'article 10 soit modifié a) en remplaçant la ligne 3, à la page 14, par ce qui suit:

«**665.1** (1) Commet une infraction et encourt,»

b) en ajoutant après la ligne 10, page 14, ce qui suit:

«(2) Nul navire ou exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures ne peut être reconnu coupable d'une infraction visée au paragraphe (1) qui comporte le défaut de se conformer aux normes incorporées par renvoi aux règlements visés aux paragraphes 660.2(2) ou (4), sauf s'il est prouvé qu'à la date du fait reproché :

a) les normes avaient été rendues publiques conformément aux règlements pris en vertu de l'alinéa 660.9(1)*d*);

b) dans le cas où les normes ont été établies par le ministre conformément au paragraphe 660.6(1), un avis de celles-ci et un avis du lieu où elles pouvaient être consultées avaient été publiés dans la *Gazette du Canada*.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Avec le consentement unanime, l'article 6 est réservé.

Après débat, l'article 1 est adopté.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Article 4

Lee Richardson propose, — Que l'article 4 soit modifié en remplaçant la ligne 7, à la page 3, par ce qui suit:

«de la partie VI de la *Loi canadienne*»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 4, modifié, est adopté.

Article 5

Jim Fulton propose, — Que l'article 5 soit modifié en ajoutant après la ligne 16, à la page 3, ce qui suit:

«*a.1*) concernant l'établissement d'un programme de dépistage des facultés affaiblies pour les marins, les capitaines et les pilotes;»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 4 voix contre 2.

L'article 5 est adopté.

On Clause 6

Lee Richardson moved,—That Clause 6 be amended by striking out lines 30 to 33, on page 3 and substituting the following therefor:

""oil" means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products;"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Lee Richardson moved,—That Clause 6 be amended by striking out line 1, on page 4 and substituting the following therefor:

"(ii), that carry oil as cargo,"

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

At 5:27 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:38 o'clock p.m., the sitting was resumed.

Marlene Catterall moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 5, on page 6 the following:

"(3.1) For waters in the geographic area north of the sixieth parallel of north latitude, the Commissioner shall ensure that the Canadian Coast Guard has taken similar measures as those required from response organizations under paragraph (2)(*b*)."

By unanimous consent, the amendment was allowed to stand.

Marlene Catterall moved,—That Clause 6 be amended by striking out line 14, on page 7 and substituting the following therefor:

"provision of this section in case of an emergency and where the exemption is in the interest of preventing damage to property or the environment or is in the interest of public health or safety."

And debate arising thereon;

Jim Fulton moved,—That the amendment be amended by adding after the words "this section", the following words "and every such exemption shall be published in the *Canada Gazette*"

After debate thereon, the question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Jim Fulton moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 14, page 7, the following:

"the Commissioner shall ensure that regional response organizations have an aggregate 25,000 tonne capacity no later than January 1, 1994 and that each regional response capability of 10,000 tonnes is operational no later than January 1, 1994."

And debate arising thereon, the amendment and Clause 6 were allowed to stand.

At 6:25 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 7:14 o'clock p.m., the sitting was resumed.

Article 6

Lee Richardson propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 5 à 10, à la page 4, par ce qui suit:

««hydrocarbures» S'entend du pétrole sous toutes ses formes, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Lee Richardson propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 25, à la page 4, par ce qui suit:

«en tant que cargaison»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

À 17 h 27, la séance est suspendue.

À 17 h 38, la séance reprend.

Marlene Catterall propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 6, à la page 6, ce qui suit:

«(3.1) Dans le cas des eaux situées dans la zone géographique au nord du soixantième parallèle de latitude nord, le commissaire veille à ce que la garde côtière canadienne ait pris des mesures similaires à celles prévues à l'alinéa (2)*b*) à l'égard des organismes d'intervention.»

Avec le consentement unanime, l'amendement est réservé.

Marlene Catterall propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 16, à la page 7, par ce qui suit:

«présent article dans une situation d'urgence, soit pour la protection de biens ou de l'environnement, soit pour la santé ou la sécurité publique.»

Sur ce, un débat s'ensuit.

Jim Fulton propose le sous-amendement suivant,—Ajouter ce qui suit à la fin de l'amendement: «Chacune de ces dispenses fait l'objet d'un avis dans la *Gazette du Canada*.»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

L'amendement, modifié, est mis aux voix et adopté.

Jim Fulton propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 16, à la page 7, par ce qui suit:

«Le commissaire voit à ce que les organismes régionaux d'intervention aient une capacité totale de vingt-cinq mille tonnes au plus tard le 1er janvier 1994 et que chaque organisme régional d'intervention ayant une capacité de dix mille tonnes soit en activité au plus tard le 1er janvier 1994.»

Après débat, l'amendement et l'article 6 sont réservés.

À 18 h 25, la séance est suspendue.

À 19 h 14, la séance reprend.

The Committee resumed consideration of the amendment of Jim Fulton, — That Clause 6 be amended by adding immediately after line 14, page 7, the following:

"the Commissioner shall ensure that regional response organizations have an aggregate 25,000 tonne capacity no later than January 1, 1994 and that each regional response capability of 10,000 tonnes is operational no later than January 1, 1994."

By unanimous consent, Jim Fulton withdrew his amendment.

Jim Fulton moved, — That Clause 6 be amended by adding immediately after line 24, on page 10, the following:

"**660.11** (1) The Minister shall no later than one year after the coming into force of this Act and thereafter every two years,

(*a*) review the operation of sections 660.1 to 660.10, and in particular, the capability of the response organizations to meet the arrangements required by ships and oil handling facilities as set out in paragraphs 660.2(2)*b* and 660.2(4)*b* and

(*b*) cause a report setting out the results of that review to be laid before each House of Parliament.

(2) The report laid before Parliament pursuant to subsection (1) stands permanently referred to such committee of Parliament as is established to review matters relating to transport."

And debate arising thereon;

Marlene Catterall moved, — That the amendment be amended by deleting all the words after the words "permanently referred to" in paragraph (2) and substituting the following therefor:

"a joint meeting of such committees of Parliament as are established to review matters relating to transport and the environment."

The question being put on the sub-amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 2; NAYS: 3.

Marlene Catterall moved, — That the amendment be amended by deleting all the words after the words "established to review" and substituting the following therefor:

"such matters."

The question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Jim Fulton moved, — That Clause 6 be amended by adding immediately after line 40, on page 9, the following:

"**660.7** (1) The Commissioner shall issue standards for double hulls for Canadian tankers that will apply to all such ships no later than the year 2000.

(2) The Commissioner may exempt an existing tanker fitted with a satisfactory double hull from the year 2000 phase out.

(3) The Commissioner may exempt an existing tanker from the year 2000 phase out for a period not to exceed 5 years where a satisfactory double bottom or double sides are installed."

Le Comité reprend l'étude de l'amendement de Jim Fulton, — Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 16, à la page 7, par ce qui suit:

«Le commissaire voit à ce que les organismes régionaux d'intervention aient une capacité totale de vingt-cinq mille tonnes au plus tard le 1er janvier 1994 et que chaque organisme régional d'intervention ayant une capacité de dix mille tonnes soit en activité au plus tard le 1er janvier 1994.»

Avec le consentement unanime, Jim Fulton retire son amendement.

Jim Fulton propose, — Que l'article 6 soit modifié en ajoutant, après la ligne 24, à la page 10, ce qui suit:

«**660.11** (1) Dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi et tous les deux ans par la suite, le ministre:

a) procède à l'examen de l'application des articles 660.1 à 660.10, notamment de la capacité des organismes d'intervention de se conformer aux ententes que les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures sont tenus de conclure en vertu des alinéas 660.2(2)*b*) et 660.2(4)*b*);

b) fait déposer devant chacune des chambres du Parlement un rapport de l'examen auquel il procède en vertu de l'alinéa *a*).

(2) Le rapport visé au paragraphe (1) est d'office déféré au comité du Parlement constitué pour examiner des questions relatives aux transports.»

Un débat s'ensuit.

Marlene Catterall propose le sous-amendement suivant, — Remplacer tous les mots après «déféré d'office» au paragraphe (2) par ce qui suit:

«à une réunion conjointe des comités du Parlement qui sont constitués pour examiner les questions relatives aux transports et à l'environnement.»

Le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté par 3 voix contre 2.

Marlene Catterall propose le sous-amendement suivant, — Remplace tous les mots après «pour examiner» par ce qui suit:

«ces questions.»

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

L'amendement, modifié, est mis aux voix et adopté.

Jim Fulton propose, — Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 37, à la page 9, ce qui suit:

«**660.7** (1) Le commissaire établit des normes à l'égard des pétroliers canadiens à double coque lesquelles normes leur seront applicables au plus tard à compter de l'an 2000.

(2) Le commissaire peut dispenser un pétrolier existant qui est équipé d'une double coque satisfaisante de l'élimination progressive prévue pour l'an 2000.

(3) Le commissaire peut dispenser un pétrolier existant de l'élimination progressive prévue pour l'an 2000 pendant une période maximale de cinq ans si le pétrolier est équipé d'un double fond et de doubles parois qui sont satisfaisants.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Marlene Catterall — Jim Fulton—(2)

NAYS

Ross Belsher — Lee Richardson
Bill Casey — Stan Wilbee—(4)

Jim Fulton moved,—That Clause 6 be amended by striking out lines 41 to 46, on page 9, and lines 1 to 15, on page 10 and substituting the following therefor:

"**660.7** (1) The Commissioner shall establish at least 1 Advisory Council in respect of each geographic area: Pacific, Great Lakes, St Lawrence Basin, Atlantic and the Arctic.

(2) The Commissioner may establish other Advisory Councils as such need may arise.

(3) Each Advisory Council is composed of no more than seven members who reside in the geographic area in respect of which the Advisory Council is established, the majority of whom shall be representatives of the public interest, in particular the environment, who are appointed to the Advisory Council by the Commissioner and who, in the opinion of the Commissioner can represent the various interests likely to be involved in matters referred to in sections 660.1 to 660.6.

(4) Each member of an Advisory Council shall be appointed to hold office on good behaviour for a term that does not exceed 3 years.

(5) The Advisory Council shall elect one of the members of each Advisory Council to be its President."

And debate arising thereon;

Marlene Catterall moved,—That paragraph 1 be amended by substituting the word "Minister" to the word "Commissioner"

The question being put on the sub-amendment, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Marlene Catterall — Jim Fulton—(2)

NAYS

Ross Belsher — Lee Richardson
Bill Casey — Stan Wilbee—(4)

Paragraph 1 carried.

Paragraph 2 carried.

Paragraph 3 was negatived on the following division: YEAS: 2; NAYS: 4.

Paragraph 4 carried.

Paragraph 5 carried.

Lee Richardson moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 6, on page 10, the following:

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté:

POUR

Marlene Catterall — Jim Fulton—(2)

CONTRE

Ross Belsher — Lee Richardson
Bill Casey — Stan Wilbee—(4)

Jim Fulton propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 38 à 43, à la page 9, et 1 à 21 à la page 15, par ce qui suit:

«**660.7** (1) Le commissaire établit un conseil consultatif pour chacune des zones géographiques suivantes :le Pacifique, les Grands Lacs et la rivière du Saint-Laurent et le bassin des Grands Lacs, l'Atlantique et l'Arctique.

(2) Le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs s'il l'estime nécessaire.

(3) Les conseils consultatifs sont formés d'au plus sept membres, nommés par le commissaire, qui résident dans la zone géographique et dont la majorité sont susceptibles de représenter l'intérêt du public en général, surtout en matière d'environnement, et qui, de l'avis de du commissaire, sont représentatifs des intérêts susceptibles d'être touchés par les questions visées aux articles 660.1 à 660.6.

(4) Les membres d'un conseil consultatif sont nommés à titre inamovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum.

(5) Chacun des conseils consultatifs élit son président parmi ses membres.»

Sur ce, un déba s'ensuit.

Marlene Catterall propose,—Que le paragraphe (1) soit modifié en remplaçant le mot «commissaire» par «ministre».

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté:

POUR

Marlene Catterall — Jim Fulton—(2)

CONTRE

Ross Belsher — Lee Richardson
Bill Casey — Stan Wilbee—(4)

Le paragraphe 1 est adopté.

Le paragraphe 2 est adopté.

Le paragraphe 3 est rejeté par 4 voix contre 2.

Le paragraphe 4 est adopté.

Le paragraphe 5 est adopté.

Lee Richardson propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 4, à la page 10, ce qui suit:

"(2.1) The members referred to in subsection (2) shall include persons who can represent the general public interest or persons with a knowledge and experience in marine environmental matters."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Marlene Catterall moved, — That Clause 6 be amended by striking out line 10, on page 10 and substituting the following therefor:

"years and a member is eligible for reappointment."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Marlene Catterall moved, — That Clause 6 be amended by adding immediately after line 10, on page 10, the following:

"(3.1) the Minister shall establish a national advisory council composed of a chairperson or designate, plus one other member, from each regional advisory council."

The question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 2; NAYS: 4.

Lee Richardson moved, — That Clause 6 be amended by striking out line 6, on page 10 and substituting the following therefor:

"ferred to in sections 660.1 to 660.9."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Lee Richardson moved, — That Clause 6 be amended by striking out lines 20 to 23, on page 10 and substituting the following therefor:

"(6) Each advisory council advises and may make recommendations to the Commissioner."

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Fulton moved, — That Clause 6 be amended by striking out line 24, on page 10 and substituting the following therefor:

"in respect of which it is established and may report to the Minister or to the Standing Committee on Transport or the Standing Committee on Environment and shall receive a response to such report within 30 days or if Parliament is not sitting within 14 sitting days."

After debate thereon, Jim Fulton was allowed to withdraw the amendment.

Jim Fulton moved, — That Clause 9 be amended a) by striking out line 27, on page 12 and substituting the following therefor:

"of not less than ten thousand dollars and not more than two hundred and fifty"

b) by striking out lines 31 and 32, on page 12 and substituting the following therefor:

"(ii) in any other case, to a fine of not less than ten thousand dollars and not more than two hundred and fifty thousand"

c) by striking out line 37, on page 12 and substituting the following therefor:

"of not less than twenty-five thousand dollars and not more than one million dollars, to im-"

«(2.1) Des personnes susceptibles de représenter l'intérêt du public en général et des personnes ayant des connaissances et de l'expérience en matière d'environnement maritime doivent être au nombre des personnes nommées en vertu du paragraphe (2).»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Marlene Catterall propose, — Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 7, à la page 10, par ce qui suit:

«Ils peuvent recevoir un nouveau mandat.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Marlene Catterall propose, — Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 7, à la page 10, ce qui suit:

«(3.1) Le ministre établit un conseil consultatif national composé du président — ou de son remplaçant — et d'un autre membre de chacun des conseils consultatifs régionaux.»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par 4 voix contre 2.

Lee Richardson propose, — Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 4, à la page 10, par ce qui suit:

«visées aux articles 660.1 à 660.9.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Lee Richardson propose, — Que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 17 à 20, à la page 10, par ce qui suit:

«(6) Les conseils consultatifs conseillent le commisssaire et peuvent lui faire des recommandations.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Jim Fulton propose, — Que l'article 6 soit modifié en remplaçant la ligne 21, à la page 10, par ce qui suit:

«laquelle ils ont été établis et peuvent faire rapport au ministre ou au Comité permanent des transports ou au Comité permanent de l'environnement, pour lequel ils recevront une réponse dans les 30 jours ou, si le Parlement ne siège pas, dans les 14 jours de séance.»

Après débat, Jim Fulton retire son amendement.

Jim Fulton propose, — Que l'article 9 soit modifié a) en remplaçant la ligne 27, à la page 12, par ce qui suit:

«une amende minimale de dix mille dollars et maximale de deux cents cin-»

b) en remplaçant la ligne 32, à la page 12, par ce qui suit:

«minimale de dix mille dollars et maximale de deux cent cinquante mille»

c) en remplaçant la ligne 36, à la page 12, par ce qui suit:

«une amende minimale de vingt-cinq mille dollars et maximale d'un million de»

d) by striking out lines 40 and 41, on page 12 and substituting the following therefor:

"(ii) in any other case, to a fine of not less than twenty five thousand dollars and not more than one million dollars."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 1; NAYS: 3.

Jim Fulton moved,—That Clause 9 be amended by adding immediately after line 41, on page 12, the following:

"(1.1) Any seaman, master or pilot who fails a random impairment test prescribed by any regulations made under paragraph 657(1)(*a.1*) or who, without reasonable excuse, fails or refuses to comply with a demand made to that person under such regulations

(*a*) is guilty of an offence punishable on summary conviction and liable to a fine of not less than one thousand dollars and not more than ten thousand dollars, or

(*b*) is guilty of an indictable offence and liable to a fine of not less than five thousand dollars and not more than twenty-five thousand dollars."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division: YEAS: 1; NAYS: 3.

Jim Fulton moved,—That Clause 9 be amended by striking out line 1, on page 13 and substituting the following therefor:

"(*b*) an estimate of the total costs of cleanup, of harm caused, and of best available mitigation measures;

(*c*) the remedial action taken, or proposed"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Jim Fulton moved,—That Clause 9 be amended by adding immediately after line 9, on page 13, the following:

"(*d.1*) the incompetence, negligence or lack of concern of the offender;"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Marlene Catterall moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 24, on page 10, the following:

"(7) All regular meetings of the advisory councils shall be conducted in public"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

By unanimous consent, the Committee reverted to the amendment of Lee Richardson,—That Clause 6 be amended by striking out lines 35 to 41, on page 9 and substituting the following therefor:

660.6 (1) The Minister may issue standards

(*a*) respecting the matters referred to in paragraph 660.2(2)(*a*) or (*c*) or subsection 660.2(4) or 660.4(1); and

(*b*) respecting the designation of oil handling facilities pursuant to subsection 660.2(8).

(2) For greater certainty, standards issued by the Minister under this section are not regulations within the meaning of the *Statutory Instruments Act.*

d) en remplaçant la ligne 40, à la page 12, par ce qui suit:

«minimale de vingt-cinq mille dollars et maximale d'un million de dollars.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 3 voix contre 1.

Jim Fulton propose,—Que l'article 9 soit modifié en ajoutant après la ligne 40, à la page 12, ce qui suit:

«(1.1) Tout marin, capitaine ou pilote qui échoue à un test de dépistage au hasard de facultés affaiblies, prévu par un règlement visé à l'alinéa 657(1)*a.1*) ou qui, sans excuse raisonnable, omet ou refuse de se conformer à une demande qui lui est faite conformément à un tel règlement commet:

a) soit une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure, sommaire et passible d'une amende d'au moins mille dollars et d'au plus mille dollars,

b) soit un acte criminel passible d'une amende d'au moins cinq mille dollars et d'au plus vingt-cinq mille dollars.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par 3 voix contre 1.

Jim Fulton propose,—Que l'article 9 soit modifié en remplaçant la ligne 1, à la page 13, par ce qui suit:

«*b*) les prévisions du coût total du nettoyage, le dommage causé et les meilleures mesures d'atténuation disponibles;

c) les mesures de réparation que prend ou»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Jim Fulton propose,—Que l'article 9 soit modifié en ajoutant après la ligne 7, à la page 13, ce qui suit:

«*d.1*) l'incompétence, la négligence ou l'insouciance du contrevenant;»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Marlene Catterall propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 21, à la page ,10 ce qui suit:

«(7) Les réunions ordinaires des conseils consultatifs sont publiques.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Avec le consentement unanime, le Comité revient à l'amendement de Lee Richardson,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 31 à 38, à la page 9, par ce qui suit:

660.6 (1) Le ministre peut établir des normes à l'égard des questions visées aux alinéas 660.1(2)*a*) ou *c*) ou aux paragraphes 660.2(4) ou 660.4(1) et à l'égard de l'établissement de la liste des installations de manutention des hydrocarbures visée au paragraphe 660.2(8).

(2) Il est entendu que les normes établies par le ministre en vertu du présent article ne sont pas des règlements au sens de la *Loi sur les textes réglementaires.*

660.7 The Minister shall send a copy of each proposed standard to the Minister of Justice for examination to ensure that an incorporation of the standard by reference in a regulation made under subsection 660.9(1)

(*a*) would be authorized by section 660.9;

(*b*) would not constitute an unusual or unexpected use of the authority in that subsection; and

(*c*) would not trespass unduly on existing rights and freedoms and would not, in any case, be inconsistent with the purposes and provisions of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms and the Canadian Bill of Rights.*

660.8 (1) The Minister shall cause notice to be published in the *Canada Gazette* of each standard proposed to be issued by the Minister under subsection 660.6 (1), together with notice of the place at which the proposed standard is available, at least thirty days before the proposed effective date of the standard, and any interested person may make representations with respect to the proposed standard to the Minister within those thirty days.

(2) After the Minister considers any representations made by interested persons with respect to a proposed standard, the Minister may issue the standard.

(3) The Minister shall cause notice of each standard that the Minister issues, together with notice of the place at which the standard is available, to be published in the *Canada Gazette.*

(4) The Minister need not comply with subsections (1) to (3) in respect of a proposed standard that

(*a*) has previously been published pursuant to subsection (1), whether or not it has been changed as a result of representations made pursuant to that subsection; or

(*b*) makes no substantive change to an existing standard.

(5) If the Minister is satisfied that an emergency situation exists and that compliance with subsections (1) to (3) would therefore be prejudicial to the public interest the Minister need not comply with those subsections.

660.9 (1) The Governor in Council may make regulations

(*a*) implementing the OPRC Convention;

(*b*) respecting the matters referred to in paragraph 660.2(2)(*a*) or (*c*) or subsection 660.2(4) or 660.4(1);

(*c*) respecting the designation of oil handling facilities pursuant to subsection 660.2(8); and

(*d*) prescribing how standards to be incorporated by reference into the regulations are to be made public.

(2) Regulations made under subsection (1) may incorporate standards by reference, including standards issued by the Minister under subsection 660.6(1), as the standards are amended from time to time.

660.10 (1) The Commissioner may estab-"

By unanimous consent section 660.10(1) was amended to read as follows:

660.7 Le ministre fait parvenir une copie de chaque projet de norme au ministre de la Justice pour que celui-ci l'examine en vue de s'assurer que l'incorporation de la norme par renvoi aux règlements pris en vertu du paragraphe 660.9(1):

a) sera autorisée dans le cadre du pouvoir conféré par l'article 660.9;

b) ne constituera pas un usage inhabituel ou inattendu du pouvoir ainsi conféré;

c) n'empiétera pas indûment sur les droits et libertés existants et, en tout état de cause, ne sera pas incompatible avec les fins et les dispositions de la *Charte canadienne des droits et libertés* et de la *Déclaration canadienne des droits.*

660.8 (1) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada*, au moins trente jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, un avis des normes qu'il se propose d'établir en vertu du paragraphe 660.6(1) et un avis du lieu où celles-ci peuvent être consultées, les intéressés se voyant accorder la possibilité de présenter au ministre, pendant ce délai, leurs observations à cet égard.

(2) Après avoir pris en considération les observations, le ministre peut établir les normes.

(3) Le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada* à la fois un avis des normes qu'il établit et un avis du lieu où elles peuvent être consultées.

(4) Le ministre n'a pas à se conformer aux paragraphes (1) à (3) à l'égard des projets de normes:

a) déjà publiés dans les conditions prévues au paragraphe (1), même s'ils ont été modifiés à la suite d'observations présentées conformément à ce paragraphe;

b) qui n'apportent pas de modification de fond aux normes en vigueur.

(5) Le ministre n'a pas à se conformer aux paragraphes (1) à (3) lorsqu'il est convaincu que l'urgence de la situation l'exige et que, dans les circonstances, il serait contraire à l'intérêt public de s'y conformer.

660.9 (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement:

a) mettre en oeuvre la Convention OPRC;

b) régir les questions visées aux alinéas 660.2(2)*a*) ou *c*) ou aux paragraphes 660.2(4) ou 660.4(1);

c) régir l'établissement de la liste des installations de manutention des hydrocarbures visée au paragraphe 660.2(8);

d) préciser la manière dont les normes incorporées par renvoi aux règlements sont rendues publiques.

(2) Les règlements pris en application du paragraphe (1) peuvent incorporer par renvoi des normes—notamment celles établies par le ministre en vertu du paragraphe 660.6(1)—avec leurs modifications successives.

660.10 (1) Le commissaire établit un conseil»

Avec le consentement unanime, le paragraphe 660.10(1) est ainsi modifié:

"**660.10** (1) The Commissioner shall esta-"

And debate arising on the amendment, as amended;

Marlene Catterall moved, — That the amendment be amended by adding after paragraph 4 of section 660.8, the following:

"4.1 The Minister shall give noticed any standard proposed to be issued of under subsection 660.6(1) to any person who has notified the Minister in writing of an interest in standards to be issued under that subsection."

The question being put on the sub-amendment, it was negatived on the following recorded division:

YEAS

Marlene Catterall — (1)

NAYS

Ross Belsher — Lee Richardson
Jim Fulton — Stan Wilbee — (4)

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

By unanimous consent, the Committee reverted to the consideration of the amendment of Marlene Catterall, — That Clause 6 be amended by adding immediately after line 5, on page 6 the following:

"(3.1) For waters in the geographic area north of the sixtieth parallel of north latitude, the Commissioner shall ensure that the Canadian Coast Guard has taken similar measures as those required from response organizations under paragraph (2)(*b*)."

By unanimous consent, the amendment was amended to read as follows:

"(3.1) For waters in the geographic area north fo the sixtieth parallel of north latitude, the Commissioner shall ensure that the Canadian Coast Guard prepares a response plan as provided in paragraph 660.4(1)(*a*) and (*b*)."

After debate thereon, the question being put on the amendment, as amended, it was negatived on the following division: YEAS: 2; NAYS: 3.

Lee Richardson moved, — That nothwithstanding any amendment adopted in relation to section 660.7, Clause 6 be amended by striking out lines 41 to 46, on page 9 and lines 1 to 24, on page 10 and substituting the following therefor:

"**660.10** (1) The Commissioner shall establish at least 1 Advisory Council in respect of each geographic area; Pacicic, Great Lakes and St Lawrence River and Great Lakes Basin, Atlantic and Arctic.

(2) The Commissioner may establish other advisory councils as such need may arise.

(3) Each advisory council is composed of no more than seven members who reside in the geographic area in respect of which the advisory council is established, who are appointed to the advisory council by the Commissioner and who, in the opinion of the Commissioner, can represent the various interests likely to be involved in matters referred to in sections 660.1 to 660.9.

«**660.10** (1) Le commissaire établit un conseil consultatif»

Un débat s'ensuit sur le sous-amendement.

Marlene Catterall propose le sous-amendement suivant, — Ajouter ce qui suit après le 4e paragraphe de l'article 660.8:

«4.1 Le ministre donne avis de toute norme qu'il se propose d'établir en vertu du paragraphe 660.6(1) aux personnes qui l'ont avisé par écrit qu'elles sont intéressées à connaître les normes dont l'établissement en vertu de ce paragraphe est projeté.»

Le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté:

POUR

Marlene Catterall — (1)

CONTRE

Ross Belsher — Lee Richardson
Jim Fulton — Stan Wilbee — (4)

L'amendement, modifié, est mis aux voix et adopté.

Avec le consentement unanime, le Comité revient à l'amendement de Marlene Catterall, — Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 6, à la page 6, ce qui suit:

«(3.1) Dans le cas des eaux situées dans la zone géographique au nord du soixantième parallèle de latitude nord, le commissaire veille à ce que la garde côtière canadienne ait pris des mesures similaires à celles prévues à l'alinéa (2)*b*) à l'égard des organismes d'intervention.»

Avec le consentement unanime, le sous-amendement suivant est proposé:

«(3.1) Dans le cas des eaux situées dans la zone géographique au nord du soixantième parallèle de latitude nord, le commissaire veille à ce que la garde côtière canadienne ait préparé un plan d'intervention conformément aux alinéas 660.4(1)*a*) et *b*).»

Après débat, l'amendement, modifié, mis aux voix, est rejeté par 3 voix contre 2.

Lee Richardson propose, — Par dérogation à tout amendement apporté à l'article 660.7, que l'article 6 soit modifié en remplaçant les lignes 38 à 43, à la page 9, et 1 à 21, à la page 10, par ce qui suit:

«**660.10** (1) Le commissaire établit un conseil consultatif pour chacune des zones géographiques suivantes: le Pacifique, les Grands Lacs et la rivière du Saint-Laurent et le bassin des Grands Lacs, l'Atlantique et l'Arctique.

(2) Le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs s'il l'estime nécessaire.

(3) Les conseils consultatifs sont formés d'au plus sept membres, nommés par le commissaire, qui résident dans la zone géographique visée et qui, de l'avis de celui-ci, sont représentatifs des intérêts susceptibles d'être touchés par les questions visées aux articles 660.1 à 660.9.

(3.1) The members referred to in subsection (3) shall include persons who can represent the general public interest or persons with a knowledge and experience in marine environmental matters.

(4) Each member of an advisory council shall be appointed to hold office on good behaviour for a term that does not exceed three years and a member is eligible for reappointment.

(5) The Advisory Council shall elect one of the members of each Advisory Council to be its president.

(6) The members of each advisory council may be paid such honoraria as the Commissioner considers appropriate and may be paid any reasonable travel, living and child care expenses incurred by them when engaged on the business of the advisory council while absent from their ordinary place of residence.

(7) Each advisory council advises and may make recommendations to the Commissioner, and may report to the Minister or to the Standing Committee on Transport or the Standing Committee on Environment and shall receive a response to such report within 30 days or if Parliament is not sitting within 14 sitting days."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 6, as amended, carried.

Clauses 7 and 8 carried.

Clause 9, as amended, carried.

Clause 10, as amended, carried.

Clauses 11 to 23 carried.

Schedule V carried, on division.

The Title carried, on division.

The Bill, as amended, carried, on division.

ORDERED, — That the Bill be reprinted, as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at Report Stage.

At 10:00 o'clock p.m., it was agreed, — That the Committee adjourn to the call of the Chair.

J.M. Robert Normand

Clerk of the Committee

(3.1) Des personnes susceptibles de représenter l'intérêt du public en général et des personnes ayant des connaissances et de l'expérience en matière d'environnement maritime doivent être au nombre des personnes nommées en vertu du paragraphe (3).

(4) Les membres d'un conseil consultatif sont nommés à titre inamovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum. Ils peuvent recevoir un nouveau mandat.

(5) Chacun des conseils consultatifs élit son président parmi ses membres.

(6) Les membres d'un conseil consultatif touchent la rétribution que le commissaire estime appropriée et ils peuvent recevoir les frais de séjour, de déplacement et de garde d'enfants entraînés par l'accomplissement de leurs fonctions hors du lieu de leur résidence habituelle.

(7) Les conseils consultatifs conseillent le commissaire et peuvent lui faire des recommandations. Ils peuvent soumettre leur avis au ministre, au Comité permanent des transports ou au Comité permanent de l'environnement. Ils ont droit de recevoir une réponse à ces avis dans les trente jours ou, si le Parlement ne siège pas alors, dans les quatorze premiers jours de séances de celui-ci.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 6, modifié, est adopté.

Les articles 7 et 8 sont adoptés.

L'article 9, modifié, est adopté.

L'article 10, modifié, est adopté.

Les articles 11 à 23 sont adoptés.

L'annexe V est adoptée avec dissidence.

Le titre est adopté avec dissidence.

Le projet de loi, modifié, est adopté avec dissidence.

IL EST ORDONNÉ, — Que le projet de loi soit réimprimé pour les besoins de la Chambre à l'étape du rapport.

À 22 heures, il est convenu, — Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

J.M. Robert Normand

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, June 2, 1993

• 1552

The Chairman: The meeting will come to order. The agenda today is clause-by-clause consideration of the bill. Before that, however, we would like to hear briefly from the departmental officials any comments they have on the evidence we've heard so far and any quick questions from the committee.

You all will have received from Mr. Dupras the summary of the briefs that have been submitted. I would like to say one thing before I forget and before we get into the full flow of the meeting. Those of you sitting watching this process, some of you perhaps for the first time, may have presented recommendations for amendments to this committee. When we get to various clauses you may hear something close to your proposal being put forward or you may hear nothing about it.

I just want to explain that the members of the committee have reviewed the material, but it's up to each individual member of the committee at the appropriate time to move an amendment. If no one was impressed by your amendment, you may not hear about it. If they're impressed with it but choose not to move it, that's the prerogative of members of the committee. If you don't hear your amendment I just want you to know it hasn't been simply forgotten. It has been studied, and members of the committee have done so over the last 24 hours or whatever.

We appreciate the tremendous effort people have put into bringing forward suggestions. It's a mountain of material, and we've all tried our best to get through it and to understand it. We appreciate the interest shown by the public and by those who have a specific interest in this bill. We also appreciate the efforts of the staff to help us through this.

With those preliminaries I would ask the witnesses, Mike Turner, Tom Ring and Marc Gauthier, two out of three from Canadian Coast Guard and one from the Department of Justice, for any preliminary comments.

Mr. Mike Turner (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada): Mr. Chairman, thank you for the opportunity. We have followed with great interest the work of the committee and have listened attentively to each of the witnesses that have appeared before you, trying to take into careful consideration what we've heard in each case.

• 1555

We have no opening presentation, but we are available to respond to any of the suggestions or amendment proposals that have come before you.

The Chairman: The normal procedure is to take it clause by clause.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 2 juin 1993

Le président: La séance est ouverte. Aujourd'hui, nous entreprenons l'étude article par article du projet de loi. Mais avant de commencer, je vais donner la parole aux représentants du ministère au cas où il auraient des observations au sujet des témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent, et les membres du comité sont priés de ne poser que de brèves questions.

Vous avez tous reçu le résumé des mémoires préparé par M. Dupras. Mais avant d'oublier, et avant de nous lancer dans le vif du sujet, j'ai quelque chose à dire à l'intention de ceux qui assistent à cette séance, certains peut-être pour la première fois, et qui ont peut-être proposé des amendements. Au fur et à mesure que nous étudierons les articles, vous pourriez entendre des amendements qui se rapprochent de ceux que vous aviez suggérés, mais il est possible également que vous n'entendiez rien.

Je tiens à vous expliquer que les membres du comité ont étudié tout ce qui a été soumis, mais c'est à chaque député, individuellement, et au moment opportun, de présenter un amendement. Si personne n'a été impressionné par vos amendements, il est possible que vous n'en entendiez pas parler. Il se peut toutefois que certains membres du comité aient été impressionnés, mais s'ils décident de ne pas y donner suite, c'est leur prérogative. Bref, s'il n'est pas fait mention de votre amendement, n'allez pas croire qu'il a été oublié. Soyez assurés qu'au cours des dernières 24 heures, les membres du comité ont étudié attentivement tout ce qui avait été soumis.

Nous apprécions tous les efforts qui ont conduit à des suggestions; nous avons reçu une montagne de documentation, et nous avons fait notre possible pour l'étudier et pour la comprendre. Nous apprécions l'intérêt manifesté par le public et par ceux qui s'intéressent directement à la teneur de ce projet de loi. Nous apprécions également tous les efforts de notre personnel.

Cela dit, j'invite nos témoins, Mike Turner, Tom Ring et Marc Gauthier, deux d'entre eux étant de la Garde côtière canadienne, et le troisième du ministère de la Justice, à faire des observations, s'ils en ont.

M. Mike Turner (commissaire adjoint, Garde côtière canadienne, Transports Canada): Monsieur le président, merci de nous en offrir l'occasion. Nous avons suivi les travaux du comité avec énormément d'intérêt et nous avons écouté attentivement chacun des témoins qui ont comparu devant vous, afin de pouvoir tenir compte le plus possible de tout ce que nous avons entendu.

Nous n'avons pas de déclaration liminaire, mais nous sommes à votre disposition si vous avez des questions à poser au sujet des suggestions que vous avez reçues et des amendements qui vous ont été proposés.

Le président: D'ordinaire, nous procédons article par article.

[*Texte*]

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Mr. Chairman, I wanted to seek the indulgence of the committee for a moment to have a brief discussion on the proposed addition to this bill of the incorporation by reference of standards in the regulations. This has been going for some time in legislative discussion in Parliament, and this is an appropriate bill to incorporate reference of standards. I think it will cause greater flexibility in the application of this act but will also enhance Canadian competitiveness.

It is somewhat complicated. I must admit to not fully understanding it myself, so I wonder if we might ask the officials to give some better explanation of it. I think it refers to several sections by changing a couple of words in a number of lines throughout the legislation. It would slow us down considerably if we dealt with each line each time as we went through other clauses.

For convenience I wonder if we might ask the officials to give us more background with regard to this regulatory regime. If that is acceptable and well enough understood by the committee, we might then move as a block those first amendments having to do with the regulatory regime. Following that, we could proceed with clause-by-clause.

Mrs. Catterall (Ottawa West): For my own assistance, there is a two-page summary of the purpose of this omnibus amendment that I've asked be circulated. I don't think I have it yet. Could we have copies of that before we deal with the amendment? Secondly, could I ask the officials to explain very clearly how things would work as the bill now stands and how they would work with these amendments, with concrete examples?

The Chairman: First of all, let's find the document you are referring to. I saw Tom Ring wave it around and Marc, but I'm not sure if anybody else has a copy. It's going to be copied forthwith. Can some assistance. . .? We will proceed without it, but I just wanted to make sure it was in fact wending its way. . .

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Can we be assured what we're talking about? I have nothing that signifies what we're talking about.

The Chairman: I understand there is going to be a package of amendments in front of us that apply to a whole series of sections in this act. The sum total of the effect of these amendments will be to move this legislation from the old form of dealing with regulations to a new form of regulation, or at least a new way of handling regulations. As I understand it, in addition to one single omnibus regulation there will be a set of standards promulgated under the regulations.

Before I get any further trying to explain it myself, I'm going to stop and ask Mr. Gauthier, if he's the appropriate person. He explained it to me in very lucid terms, so if we hear from him maybe we're on the right track.

Mr. Belsher: Are we talking about what's labelled number 2 in this package?

The Chairman: I haven't any idea. The answer is yes.

[*Traduction*]

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Monsieur le président, je fais appel à l'indulgence du comité car je voudrais commencer par une courte discussion sur la motion d'introduction dans ce projet de loi de l'incorporation de normes dans la réglementation par renvoi. C'est une notion législative dont le Parlement discute depuis un certain temps et ce projet de loi est tout désigné pour incorporer des normes par renvoi. À mon sens, cela donnerait à cette loi une plus grande latitude d'application, et en même temps, cela favoriserait la compétitivité canadienne.

C'est un peu compliqué. Je dois reconnaître que je ne comprends pas très bien la notion moi-même, et je prie donc les gens du ministère de nous en donner une meilleure explication. Je crois qu'il s'agit de changer un ou deux mots dans toute une série d'articles du projet de loi. Nous perdrions beaucoup de temps si nous tentions d'étudier ces cas individuellement, au fur et à mesure que nous étudions les articles.

Il serait donc plus pratique de demander une explication sur ce régime réglementaire. Ensuite, si ces explications vous paraissent acceptables, si nous les comprenons suffisamment, nous pourrions adopter en bloc toutes ces modifications-là qui portent sur le régime réglementaire. Après cela, nous pourrions passer à l'étude article par article.

Mme Catterall (Ottawa-Ouest): Il existe un résumé de deux pages qui explique l'objet de cet amendement omnibus, et j'ai demandé qu'on le distribue. Je crois que je ne l'ai pas encore reçu. Serait-il possible d'en avoir des exemplaires avant de discuter de l'amendement? Deuxièmement, je voudrais que nos témoins nous expliquent bien clairement comment les choses fonctionneraient si l'on adoptait le projet de loi sous sa forme actuelle et comment elles fonctionneraient s'il était modifié dans le sens de ces amendements. Je voudrais bien avoir des exemples concrets.

Le président: Commençons par trouver le document dont vous parlez. Tom Ring et Marc le brandissaient, mais ce sont peut-être les seuls à en avoir un exemplaire. Nous allons le faire photocopier immédiatement. Pourrait-on. . .? Nous n'attendrons pas, mais je tiens à m'assurer que cela serait fait.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Peut-on nous expliquer de quoi il est question? Je n'ai rien ici qui l'explique.

Le président: Apparemment, toute une série d'amendements vont être proposés qui portent sur toute une série d'articles du projet de loi. Tous ces amendements ont pour effet de faire passer cette loi de l'ancien régime de réglementation à un nouveau régime, ou du moins à une nouvelle façon d'aborder la réglementation. Si j'ai bien compris, en plus d'un règlement omnibus unique, il y aura une série de normes qui seront promulguées dans le cadre de la réglementation.

Avant de m'enfoncer plus avant dans ces explications, je vais demander à M. Gauthier s'il est bien désigné pour le faire. Il me l'a expliqué en termes très clairs, et la meilleure solution serait peut-être de lui demander des explications.

M. Belsher: S'agit-il des feuillets marqués 2?

Le président: Je n'en sais rien. La réponse est oui.

[*Text*]

• 1600

Mr. Richardson: It would help, Mr. Chairman, for the benefit of members, if it is in front of you. It's labelled 2. . .

Mr. Tom Ring (Director, Environmental Response and Emergency Planning, Transport Canada): They are 2, 3, 4, 9, 10 and 11.

Mr. Richardson: Those are in fact the amendments. What Mrs. Catterall was referring to were some written explanatory notes that might be additionally helpful. We're just waiting to have those xeroxed. I think all they would do is what Mr. Gauthier is about to do, probably better than the notes.

The Chairman: We can ask him questions and we can't ask the notes questions. Let's go.

Mr. Marc Gauthier (Legal Counsel, Department of Justice, Transport Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. You're quite right, the note Mrs. Catterall referred to is a two-page summary of what these amendments are all about. When you receive them in due course you'll have a moment to reflect on them. I intend to read from these notes, as they were intended to be speaking notes.

Mr. Chairman and members, the cabinet decision that authorized the amendments you now have before you, an act to amend the Canada Shipping Act and the Arctic Waters Pollution Prevention Act, resulted from a direction from cabinet to create a partnership between government and industry. The question from a regulatory standpoint is how best to accomplish this objective.

Mr. Chairman, the report of the Standing Committee on Finance issued in January 1993 evidenced all-party support for the concept of incorporation by reference of standards in regulations as one way to introduce greater flexibility to regulations and therefore to enhance Canadian competitiveness. According to the report, flexibility was to be balanced with accountability to Parliament and the regulated public. This recommendation of the Standing Committee on Finance was accepted by the government, and as is reflected in its response to the committee's report, is now part of the government's ''regulating in the '90s'' policy—a policy, Mr. Chairman, that was approved by cabinet on April 20, 1993.

Given the government's stated intention in the above-mentioned cabinet decisions to regulate pollution by response systems on the basis of a partnership with industry, the proposed Canada Shipping Act amendments provided an early opportunity for government to use the technique of incorporation by reference or standards in regulations to pursue the government's ''regulating in the '90s'' objectives, that is to say responsive regulation, balancing flexibility and accountability.

Mr. Chairman, in the amendments, you and Mr. Richardson have quite rightly pointed out that the motions, if read independently and one by one, appear disjointed, a little complicated and difficult to follow. That is because the amendments we're proposing of necessity require changes to various provisions of the act, and of course they are all taken in order. For example, motion number 2 would not shed a great deal of light on the overall objective of the government by

[*Translation*]

M. Richardson: Monsieur le président, il s'agit de la liasse d'amendements que vous avez sous les yeux et qui est marquée numéro 2. . .

M. Tom Ring (directeur, Intervention environnementale et planification d'urgence, Transports Canada): Ce sont les amendements 2, 3, 4, 9, 10 et 11.

M. Richardson: Ce sont bien là les amendements. Par contre, M^me^ Catterall faisait allusion à des notes explicatives qui pourraient être utiles également. Nous attendons les photocopies. Mais M. Gauthier pourra sans doute nous donner de meilleurs explications en attendant.

Le président: En effet, nous pouvons lui poser des questions, à lui, mais nous ne pouvons pas en poser aux notes. Allons-y.

M. Marc Gauthier (conseiller juridique, Services juridiques, Transports Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Vous avez parfaitement raison, les notes dont M^me^ Catterall a parlé sont un résumé de deux pages qui explique l'objet de ces amendements. Quand vous les recevrez, vous pourrez y réfléchir, mais en attendant, je vais vous les lire puisqu'elles ont été rédigées pour être lues.

Monsieur le président, membres du comité, quand le Cabinet a décidé d'établir un partenariat entre le gouvernement et l'industrie, il a approuvé les amendements que vous avez sous les yeux, c'est-à-dire la loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Reste à savoir quels sont les meilleurs moyens d'atteindre cet objectif sur le plan réglementaire.

Monsieur le président, le rapport du Comité permanent des finances publié en janvier 1993 a démontré que tous les partis étaient en faveur de l'incorporation des normes dans la réglementation par renvoi, ce qui aurait pour effet de rendre la réglementation plus flexible, et par voie de conséquence, de promouvoir la compétitivité canadienne. D'après leur rapport, cette flexibilité devait être assortie d'une responsabilité devant le Parlement et devant le public réglementé. Cette recommandation du Comité permanent des finances fut acceptée, comme on le constate dans sa réponse au rapport du comité, qui fait maintenant partie de la politique approuvée par le Cabinet le 20 avril 1993 et qui porte sur «La réglementation dans les années 1990.»

Vu que le gouvernement avait annoncé son intention de réglementer la pollution par des systèmes d'intervention établis en partenariat avec l'industrie, les amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada permettait au gouvernement de mettre en place très vite cette technique d'incorporation des normes par renvoi, et cela, conformément aux objectifs de réglementation pour les année 1990 du parlement, dans le cadre d'une réglementation interventionniste alliant flexibilité et responsabilité.

Monsieur le président, comme M. Richardson et vous-même l'avez fort justement observé, si on lit ces amendements séparément, ils semblent peu logiques, compliqués et difficiles à suivre. En effet, ces amendements obligent à changer diverses dispositions de la loi, et bien sûr, ils sont énoncés dans l'ordre. Par exemple, la motion numéro 2 ne nous éclairerait pas tellement sur l'objectif général du gouvernement. La meilleure solution serait donc de se concentrer sur la pièce maîtresse de

[*Texte*]

moving these amendments. Rather, you must focus on the centre-piece of the amendment package, which is located a little later in the amendments. This is what I think creates some confusion.

Allow me to summarize how the centre-piece provisions will operate. The first centre-piece provision is that there is an amendment calling for the Governor in Council to adopt regulations respecting a variety of subject-matters. That, of course, is the traditional method of regulating found in all statutes. Those regulations are subject to all the traditional procedural requirements known to government at this time—for example, scrutiny under the Statutory Instruments Act, compliance with the federal regulatory policy, and review by the standing joint committee of the Senate and the House on regulatory instruments.

The second feature is that the bill would authorize the incorporation by reference in regulations of standards. As a companion amendment there would be specific authority in the statue authorizing the Minister of Transport to make or create the standards, but for greater certainty, exempting those standards—and I differentiate the standards from the regulations—exempting the standards from the procedural requirements of the Statutory Instruments Act, which as you may know involves the examination, registration and publication of those instruments.

• 1605

Federal regulatory policy, however, would continue to apply because the exemption is stated in such a manner that the standards would not be regulations but would continue to be statutory instruments. Therefore, the standing joint committee would continue to exercise scrutiny. The federal regulatory policies, the Citizens' Code of Regulatory Fairness, etc., would continue to apply.

In addition, because the Statutory Instruments Act contains a number of provisions that have always been regarded as providing safeguards for the regulated public, this bill would seek to pick up those safeguards, if I can express myself in that manner, and directly enact them in this statute. So it is not necessarily a question of the Statutory Instruments Act and all its safeguards being set aside, but rather only those features of the Statutory Instruments Act that would prove difficult to follow when one is proceeding by the incorporation of standards by reference to a regulation.

What are those safeguards? First of all, the legislation would provide for advance notice of the proposed standards to be published in the *Canada Gazette* and for an opportunity for the regulated public to comment. That is all laid out, we hope quite clearly, in one of the amendments.

In addition, after that consultative period is concluded, the Minister of Transport would be required to publish again in the *Canada Gazette* notice of the final standard so that the regulated public would know how the final standard to be incorporated into the regulation actually reads. Furthermore, there would be a requirement that the standards be examined by the Minister of Justice to ensure they are within the scope of authority of the act, or what we often refer to in Latin as *intra vires*; further, that they do not constitute an unusual or unexpected use of power; and lastly, that they do not violate the charter or Bill of Rights.

[*Traduction*]

cette série d'amendements, que vous trouverez un peu plus loin. C'est ce qui suscite une certaine confusion.

Permettez-moi de résumer maintenant les dispositions qui constituent la pièce maîtresse. La première d'entre elles est un amendement qui demande au gouverneur en conseil d'adopter des règlements dans toute une série de domaines. Évidemment, c'est la méthode réglementaire traditionnelle qu'on retrouve dans tous les statuts. Ces règlements sont assujettis à toutes sortes de procédures traditionnelles auxquelles le gouvernement se livre régulièrement, par exemple, l'examen dans le cadre de la Loi sur les textes réglementaires, l'observance de la politique réglementaire fédérale et l'examen par le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur les textes réglementaires.

La deuxième caractéristique est que ce projet de loi autoriserait l'incorporation des normes dans la réglementation par renvoi. Un amendement annexe autoriserait dans les statuts le ministre des Transports à fixer ou à créer les normes, mais en exemptant ces normes, et là je fais la distinction entre normalisation et réglementation, en exemptant ces normes des exigences de la Loi sur les textes réglementaires sur le plan de la procédure. Comme vous le savez, ces exigences portent sur l'enregistrement et la publication de ces textes.

Toutefois, la politique réglementaire fédérale continuerait à s'appliquer puisque l'exemption est énoncée de telle façon que les normes ne seraient pas des règlements mais qu'elles continueraient à être des textes règlementaires. Par conséquent, le comité mixte exercerait toujours son droit de regard. Les politiques réglementaires fédérales, le Code du citoyen en matière d'équité de la réglementation, tout cela continuerait à s'appliquer.

De plus, comme la Loi sur les textes réglementaires renferme des dispositions qui ont toujours été considérées comme des sauvegardes pour le public réglementé, ce projet de loi reprendrait ces sauvegardes, si je puis m'exprimer ainsi, et les inscrire directement dans le statut. Autrement dit, il ne serait pas forcément question de mettre en veilleuse la Loi sur les textes réglementaires et toutes ces sauvegardes, mais plutôt les caractéristiques de la Loi sur les textes réglementaires qui pourraient être difficiles à conserver avec le nouveau système d'incorporation des normes par renvoi.

Quelles sont ces sauvegardes? Pour commencer, il deviendrait nécessaire de publier d'avance les projets de normes dans la *Gazette du Canada*, ce qui donnerait au public l'occasion d'exprimer son opinion. Tout cela figure bien clairement, du moins nous l'espérons, dans l'un des amendements.

De plus, après cette période de consultation, le ministre des Transports serait tenu de publier de nouveau dans la *Gazette du Canada* un préavis de la norme définitive, pour que le public soit au courant de la forme définitive de la norme incorporée dans la réglementation. De plus, le ministre de la Justice serait tenu d'examiner ces normes pour s'assurer qu'elles ne dépassent pas le cadre de la Loi, ce que nous appelons parfois en latin *intra vires*. Enfin, il s'assurerait que cela ne constitue pas un usage inhabituel ou inattendu du pouvoir ainsi conféré et que ce n'est pas incompatible avec la Déclaration canadienne des droits.

[*Text*]

The words I have just spoken may be familiar to you. If so, the reason is that they are taken from the Statutory Instruments Act, section 3, I believe.

As a last guarantee there would be a further provision that no person could be convicted of an offence based on non-compliance with a regulation that has a standard incorporated into it, without demonstration that reasonable steps were taken to bring the purport of the standard to the attention of the person prosecuting, prior to the alleged date of the committal of the offence.

In closing, Mr. Chairman, as I believe I mentioned before but will reiterate, this would leave the door open to review of the standards, because they are incorporated by reference, by the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations, which of course is an extremely important safeguard for the regulated public.

The Chairman: Are there any questions?

Mrs. Catterall: I have total agreement with dealing with them as a package the minute I am clear about the full implications.

Can you go to the first amendment, which is to line 5 on page 5 of the bill?

The Chairman: Number 2?

Mrs. Catterall: Yes. Right now the bill says ''comply with standards''. According to these amendments it will say ''comply with regulations''. We'll have the standards as a kind of an offshoot of the regulations. What is different between how standards would be set as the bill is now worded and how they would be set with the changed wording?

Mr. Gauthier: The major difference, Mrs. Catterall, is that the way they are set now, they are free of the regulatory process in the sense that they are not linked to a regulation. They operate as some form of document that is in effect a little bit different from a regulation.

• 1610

However, I must say that the way Bill C-121 is currently drafted, the standards amount to regulations. It's sort of a blunt instrument, because if they are regulations as a matter of law, then they are subject to the entire scrutiny of the Statutory Instruments Act. That flexibility we're trying to accomplish by the motions would not be available, in my view, if we stuck to the bill as it's currently drafted.

Mrs. Catterall: Flexibility sometimes means relaxing accountability, too. I'm just trying to understand in practical terms, not theoretical, what the difference is. What scrutiny would they go through if described as standards? What scrutiny would they go through if described as regulations? What's the difference between the two?

Mr. Gauthier: I can give you a couple of practical examples. Under the Statutory Instruments Act the standard, the way we have it crafted in the amendments, would be a document developed by Department of Transport officials and would be scrutinized for legality—that paragraph I read to you about the Minister of Justice—internally by the Department of Justice advising Transport Canada. That is opposed to the current manner of doing it, which is to have the regulations

[*Translation*]

Ces deux dernières phrases vous sont peut-être familières; si c'est le cas, c'est parce qu'elles sont tirées de la Loi sur les textes réglementaires, l'article 3, je crois.

Il y aurait une dernière garantie, une disposition qui assurerait que personne ne peut être reconnu coupable d'un délit de non-observance d'un règlement contenant une norme à moins de pouvoir prouver que des mesures raisonnables ont été prises pour porter la teneur de cette norme à l'attention de l'inculpé, et cela, avant la date du délit.

En terminant, monsieur le président, je crois l'avoir déjà dit, mais je tiens à le répéter, cela permettrait un réexamen des normes ainsi incorporées par renvoi par le Comité mixte permanent qui examine la réglementation, un comité dont le travail constitue une sauvegarde importante pour le public.

Le président: Y a-t-il des questions?

Mme Catterall: Je serais tout à fait d'accord pour adopter tous ces règlements en bloc dès que j'en aurai compris toutes les implications.

Puis-je vous référer au premier amendement, qui porte sur la ligne 11, page 5?

Le président: Le numéro 2 (5 en français)?

Mme Catterall: Oui. Pour l'instant, le projet de loi dit «se conformer aux normes». Avec ces amendements, cela deviendra «se conformer aux règlements». Autrement dit, les normes deviendront une sorte d'annexe aux règlements. En quoi cette nouvelle situation est-elle différente?

M. Gauthier: La principale différence, madame Catterall, c'est que pour l'instant, les normes échappent au processus réglementaire car elles ne sont pas liées à un règlement. Elles figurent dans un document quelque peu différent d'un document réglementaire.

Toutefois, d'après le libellé actuel du, le projet de loi C-21, les normes sont considérées comme des règlements. C'est une disposition assez extrême, car si elles sont considérées comme des règlements en droit, elles sont assujetties à toutes les dispositions de la Loi sur les textes réglementaires. Cette souplesse, que nous essayons d'établir grâce à ces motions, n'existent pas, à mon avis, si nous conservons le projet de loi sous sa forme actuelle.

Mme Catterall: Une souplesse qui pourrait se traduire par une responsabilité diminuée. J'essaie de me représenter la différence en termes pratiques et non pas théoriques. Si les normes sont considérées comme des normes, à quel type d'examen seraient-elles assujetties? Si elles sont considérées comme des règlements, en quoi les choses seraient-elles différentes?

M. Gauthier: Je vais vous donner deux exemples d'ordre pratique. Aux fins de la Loi sur les textes réglementaires, avec les amendements que nous avons conçus, les normes deviendraient un document élaboré par le ministère des transports, un document dont la légalité serait examinée par le ministère de la Justice, qui donnerait ensuite sont opinion à Transport Canada. C'est ce paragraphe-là que je vous ai lu au sujet du ministère de la Justice. Par contre, à l'heure actuelle,

[*Texte*]

submitted to the legal advisers to the Privy Council Office, who review it in accordance with various drafting standards that have been developed over the years for regulations under the Statutory Instruments Act.

These documents that will be incorporated are of a very technical nature. I believe examples have been circulated, at least of a draft of those documents. They were negotiated and continue to be negotiated, and amendments would be negotiated, in the manner which the Transport officials have already outlined through this negotiated regulation pattern.

The document, then, is made up in more user-friendly language than would be the case if they were subject strictly to the drafting guidelines imposed under the Statutory Instruments Act and administered by the legal advisers to the Privy Council Office. That's a very practical difference.

Mrs. Catterall: Is there any practical difference in the time or process for allowing public response?

Mr. Gauthier: I believe not, Mrs. Catterall. I would have to refresh my memory as to the amendment, but I believe it's the standard 30-day period provided for in the Citizens' Code of Regulatory Fairness.

Mrs. Catterall: What is the notice requirement? I have been quite concerned about the repeat this afternoon of government-industry partnership. This question of standards is more than a question of interest to the industry. We've heard some examples of that through our testimony. I want to know if there are mandated requirements for notification in this. . .to what group of interests. Could that be specified in the regulations?

Mr. Gauthier: Yes, it could. You're quite right. There is a provision. It's sort of a two-pronged approach. There would first be a requirement for notice of the standard to be published in the *Canada Gazette*. That is no different from the current requirement if you are putting forward a draft regulation. Whoever reads the *Gazette* is whoever reads the *Gazette*. In addition, there's a provision in here where the Governor in Council can make regulations in relation to how standards are made public. Arguably, the Department of Transport, the government, could impose on itself a higher standard, if I may use that word—a higher onus is perhaps a more apt word—with respect to the making public of these documents than strictly publishing them in part I of the *Canada Gazette*, although that is what the current regime requires, and that of course would be followed.

But you're quite right. In one of the amendments here there is a provision empowering the Governor in Council to adopt a regulation concerning other modes of publication.

Mrs. Catterall: The way things actually work, these would be published. Presumably, the standards would be published after consultation with the industry. Presumably, the industry would be notified when they were being published; this would be part of a normal working relationship. Would they—

Mr. Gauthier: I presume.

Mrs. Catterall: —be just allowed to find them on their own by chance?

[*Traduction*]

les règlements sont soumis aux conseillers juridiques du Bureau du Conseil privé, qui les examinent à la lumière de diverses normes de rédaction qui ont été élaborées au cours des ans dans le cadre de la Loi dur les textes réglementaires.

Ces documents à incorporer sont de nature très technique. je crois qu'on en a distribué des exemples, du moins, une ébauche de ces documents. Jusqu'à présent, ils ont fait l'objet de négociations, de même que les amendements sont négociés, comme les représentants du ministère des Transport vous l'ont expliqué, dans le cadre de ce système de réglementation négociée.

Dans ces conditions, le document est rédigé dans un langage plus simple qu'il ne le serait s'il était assujetti uniquement au directives de rédaction imposées par la Loi sur les textes réglementaires et administrées par les conseillers juridiques du Bureau du Conseil privé. Il s'agit là d'une différence de nature très pratique.

Mme Catterall: Y a-t-il une différence de nature pratique en ce qui concerne le temps dont dispose le public pour exprimer son opinion?

M. Gauthier: Je ne le crois pas, Madame Catterall. Il faudrait que je revoie l'amendement, mais je crois qu'il s'agit du délai normal de 30 jours prévu par le Code du citoyen en matière d'équité de la réglementation.

Mme Catterall: Quel est le préavis requis? On a reparlé cet après-midi du partenariat gouvernement-industrie, un sujet qui me préoccupe beaucoup. Cette question des normes intéresse vivement l'industrie. Nous en avons entendu des exemples au cours des témoignages. Je voudrais bien savoir si on a prévu des préavis obligatoires. . . les groupes intéressés. Pourrait-on préciser cela dans la réglementation?

M. Gauthier: Oui, c'est possible. Vous avez parfaitement raison. Il y a une disposition, une sorte de démarche en deux parties; pour commencer, la norme doit être publiée d'avance dans la *Gazette du Canada*. C'est la même chose à l'heure actuelle quand on dépose un projet de règlement. De plus, le gouverneur en conseil peut adopter des règlements sur la façon de publier les normes. On pourrait s'attendre à ce que le ministère des Transports, le gouvernement, s'impose à lui-même des normes plus strictes, si je peux utiliser ce terme, peut-être un fardeau de la preuve plus strict, en ce qui concerne la publication de ces documents et ne pas se borner à les publier dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Cela dit, c'est ce que le régime actuel exige et, bien sûr, cela continuera à exister.

Cela dit, vous avez parfaitement raison: un de ces amendements contient une disposition qui autorise le gouverneur en conseil à adopter un règlement sur d'autres modes de publication.

Mme Catterall: De la façon dont les choses fonctionnent actuellement, cela serait publié. J'imagine que les normes seraient publiées après consultation avec l'industrie. J'imagine que l'industrie serait avertie de la date de publication, que tout cela ferait partie des relations normales entre le gouvernement et l'industrie. Est-ce que. . .

M. Gauthier: Je le suppose.

Mme Catterall: . . .on les laisserait les retrouver eux-même au hasard?

[*Text*]

• 1615

Mr. Gauthier: Mr. Ring would have to answer that.

Mr. Ring: Yes, but I think one of the other amendments coming up that is probably important to note would also involve the advisory council. The advisory council would be asked to advise the commissioner with respect to the standards and regulations that would be made. Again, there would be cross-referencing with respect to notification. The advisory committee would advise, and there would be a dialogue between not only those regulated in industry, but a dialogue. . .in fact, it's anticipated the advisory council would have a distinct role in the development of standards and regulations and input to changing them. It's not strictly with the regulated industry.

Mrs. Catterall: To go along with these, then, I want some amendment from you to ensure that the advisory councils and various other interests treated on a parallel with the industry are involved in discussions and not simply informed, as seems to be the pattern. How quickly can you give me that amendment?

Mr. Ring: I think you'll find it as number 16 in the group the clerk has handed out:

> Each advisory council advises the Commissioner on the matters referred to in subsection 660.6(1), and on whether fees proposed

That is something different, but it's also a role for the advisory council.

Mrs. Catterall: That has been confined to the proposed subsection 660.6(1). . .but the creating of standards through regulation is not?

Mr. Gauthier: It's the standards. That's the provision.

The Chairman: At this stage, subject to possible further amendments on the wording of that amendment, this is not an issue that would go before the advisory council. Is that not correct?

Mrs. Catterall: That's right.

Mr. Fulton (Skeena): The word ''Minister'' on nine different occasions replaces ''Commissioner''. Is that for legal consistency?

Mr. Gauthier: Yes, Mr. Fulton, I believe that is the case. Because we are now specifically providing for the adoption of regulations by the Governor in Council, in our view it is more appropriate to then have the standards adopted by the level next to the Governor in Council, who is the Minister of Transport, accountable—

Mr. Fulton: Say no more.

Mr. Belsher: Number 10 in our document, regarding proposed section 660.8, says there should be at least 30 days. Is that at the time of the first reading in the *Gazette*?

Mr. Gauthier: Yes. The expression you might be familiar with is prepublication. It amounts to that. It's the first time they are published. Thereafter they have to be published again once they are finalized.

Mr. Belsher: Thereafter it has to be published again. Is there a time on that, or does it become automatic the second time?

[*Translation*]

M. Gauthier: M. Ring va vous répondre.

M. Ring: Oui, mais il y a un autre amendement plus loin qui est très important et qui mettrait également en cause le conseil consultatif. Le conseil consultatif serait tenu de conseiller le commissaire en ce qui concerne les normes et règlements. Là encore, il y aurait des préavis à différents niveaux, le conseil consultatif donnerait son opinion après quoi un dialogue s'établirait non seulement entre les industries réglementées et. . . en fait, on s'attend à ce que le conseil consultatif joue un rôle particulier dans l'élaboration des normes et des règlements. Les industries réglementées ne seraient pas les seules en cause.

Mme Catterall: Dans ce cas, il conviendrait que vous élaboriez un amendement qui nous assure que les conseils consultatifs et les divers intérêts qui sont sur un pied d'égalité avec l'industrie puissent participer aux discussions, qui nous assure qu'on ne se contentera pas de les informer, comme cela m'a tout l'air d'être l'intention. Pouvez-vous me soumettre cet amendement assez vite?

M. Ring: Je crois que vous trouverez cela dans la liasse que le greffier vous a distribuée, c'est le numéro 17:

> Les conseils consultatifs conseillent le commissaire sur les matières visées au paragrpahe 660.6(1) et sur le fait de savoir si les droits proposés

C'est différent, mais cela concerne également le rôle du conseil consultatif.

Mme Catterall: Il s'agit exclusivement du projet d'alinéa 660.6(1). . . mais l'élaboration de normes par le biais de la réglementation n'en fait pas partie?

M. Gauthier: Ce sont les normes, c'est la disposition.

Le président: Pour l'instant, sous réserve de modifications futures à l'énoncé de cet amendement, le conseil consultatif ne serait pas saisi de cela, n'est-ce pas?

Mme Catterall: C'est exact.

M. Fulton (Skeena): Le mot «ministre» remplace le terme «commissaire» à neuf reprises. Est-ce que c'est uniquement pour uniformiser sur le plan légal?

M. Gauthier: Oui, monsieur Fulton, je crois que c'est le cas. En effet, comme nous prévoyons dorénavant l'adoption de règlements par le gouverneur en conseil, il est plus logique de faire adopter les normes par le niveau le plus proche du gouverneur en conseil, c'est-à-dire le ministre des Transports, qui est responsable. . .

M. Fulton: N'en dites pas plus.

M. Belsher: L'Amendement numéro 10 de notre document, qui porte sur le projet d'article 660.8, prévoit une période minimum de 30 jours. S'agit-il de 30 jours à partir de la première parution dans la *Gazette*?

M. Gauthier: Oui. L'expression que vous connaissez peut-être est prépublication. C'est la même chose. C'est-à-dire la première fois qu'ils sont publiés. Par la suite, ils sont publiés à nouveau lorsque le texte est définitif.

M. Belsher: Ils sont republiés plus tard, donc. Y a-t-il un délai pour cette seconde publication ou bien est-elle faite d'office?

[*Texte*]

Mr. Gauthier: It's automatic the second time.

Mr. Belsher: But it's a minimum of 30 days. It might be longer than 30 days.

Mr. Gauthier: It could be longer.

Mr. Belsher: Whenever they are put out, it's at least 30. It could be 45, 60 or even 90.

Mr. Gauthier: At least 30 days before the proposed effective date of the standard.

Mr. Belsher: And number 3 is. . .

Mr. Gauthier: Yes.

Mr. Turner: If I could pick up on a couple of points that have been made with regard to the consultation, I want to make a point that I think addresses specifically Mrs. Catterall's concern and a couple of others I've heard from members.

In addition to the question of the advisory councils, the coast guard already has an extensive consultation network referred to the coast guard marine advisory councils. Membership on those councils is not restricted to industry. It is open to virtually all interested parties who wish to participate. These standards and all our regulations are in fact brought before those councils at a regional level first, then at a national level. I chair the national level councils twice a year as the deputy commissioner. All interested and affected parties, therefore, have an opportunity for input.

• 1620

The important change we have been attempting to make through this perhaps unique approach has to do with the nature of the technical standards and the need to ensure that what is discussed with stakeholders, be they the industry or other interested parties, reflects the nature of the discussions and the agreement between all parties in a way which everybody then subsequently recognizes clearly as the document they agreed to.

One of the difficulties we have experienced, frankly, with technical standards—which is what we're addressing here—that are pursuant to regulations, and in turn pursuant to an act, is that once you take the technical standards which, through consultative committees, we have agreed are reasonable and a proper approach, and our good friends and colleagues in the Department of Justice and PCO get their hands on them, so to speak, they get translated into the legal language necessary in accordance with the procedures. . .pursuant to the Statutory Instruments Act. We often run into the difficulty that they go back to our stakeholders who then say they don't recognize it; it isn't what they agreed to.

Part of what we've been trying to accomplish here is to improve the consultative process, to improve the flexibility to be able to state things in a technical sense in a clear, understandable nature, without them being—if I could use the phrase, with respect to our legal colleagues—distorted by thence being translated into statutory language.

There is nothing in what we are attempting to do here that lessens consultation—just the opposite. It's intended to try to increase consultation and increase the concept of partnership with all those who are affected and interested. The changes you

[*Traduction*]

M. Gauthier: La deuxième fois, c'est fait d'office.

M. Belsher: Mais il y a un minimum de 30 jours. Cela peut-il être plus long?

M. Gauthier: Cela pourrait être plus long.

M. Belsher: À partir de la première publication, le délai est d'au moins 30 jours. Cela pourrait aller jusqu'à 45, 60 ou même 90 jours.

M. Gauthier: Au moins 30 jours avant la date d'entrée en vigueur prévue pour la norme.

M. Belsher: L'amendement numéro 4. . .

M. Gauthier: Oui.

M. Turner: Je voudrais maintenant revenir sur certaines choses qui ont été dites au sujet de la consultation. J'en reviens en particulier aux préoccupations de M^me^ Catterall et à certaines observations d'autres députés.

En plus de la question des conseils consultatifs, la Garde côtière dispose déjà d'un réseau de consultation très étendu, les conseils consultatifs maritimes de la Garde côtière. Les membres de ces conseils ne viennent pas tous de l'industrie. Pratiquement toutes les parties intéressées qui souhaitent y participer peuvent le faire. Ces normes et tous nos règlements sont soumis à ces conseils au niveau régional pour commencer, puis au niveau national. Je préside deux fois par an des conseils au niveau national à titre de commissaire-adjoint. Toutes les parties intéressées ou touchées ont ainsi l'occasion de donner leur avis.

Par cette démarche probablement inédite, qui vise les normes techniques, nous avons voulu faire en sorte que le document soit perçu par tous les intéressés comme étant le reflet fidèle des discussions et ententes entre les divers intervenants, qu'ils soient du secteur privé ou d'ailleurs.

Un problème lié à l'élaboration des normes techniques mérite d'être souligné. Puisqu'elles découlent de règlements et, nécessairement, de lois, après avoir été étudiées par des conseils consultatifs qui ont convenu de leur pertinence et de leur bien-fondé, les normes sont confiées aux bons soins, si je puis dire, de nos collègues et amis du ministère de la Justice et du Bureau du Conseil privé, qui s'empressent de les rédiger en termes juridiques, selon les procédures qui correspondent à la Loi sur les textes réglementaires. Il arrive donc souvent que le produit final soit méconnaissable, aux point que ceux qui l'ont élaboré disent ne plus s'y reconnaître.

Nous nous sommes efforcés d'améliorer le processus consultatif et de l'assouplir de manière à ce que la transposition en termes juridiques ne vienne pas altérer—et je le dis avec tout le respect que je dois à mes collègues juristes—le sens de formulations techniques claires et intelligibles au départ.

Rien de ce que nous proposons n'a pour effet de restreindre les consultations—bien au contraire. Nos propositions visent à favoriser davantage la consultation et aussi le partenariat entre tous les intervenants. Les changements proposés. . .la substitution

[*Text*]

see before you. . .in fact, from the word "standards" in the act to "regulations" was necessitated by the discussions we've had with the regulatory affairs people in the Privy Council Office in regard to the appropriate drafting language here.

I would say with all candour that while the coast guard may be used to being on the cutting edge of some operational and technical matters in the marine world, we're not normally on the cutting edge on the statutory side. This has been something of a learning experience for us as well. We think we have it right, with the help of our colleagues in Justice. The wording and changes you see before you, as I said, while they may represent quite a diversion from the traditional regulatory approach, are designed to open up that approach to a better partnership with those regulated and all interested parties through the consultative mechanisms that we have and will have under the statute.

The Chairman: Frankly, we got off in the direction. . . I think the role of the advisory councils can be dealt with when we get to the amendments on the role of the advisory councils. What we're dealing with here—at least we will be asked to deal with them when the motion is on the floor—are the formal notice provisions for standards to become effective. It's always open to some amendment, but I think the face of it is here.

I am going to entertain a motion to adopt these amendments as a package. Maybe we could get that motion on the floor, and then if there are questions about specific parts of the package we can ask them. Then I'll call for a vote on the motion. Is that agreeable?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Lee, would you like to move as a package the motions numbered 2, 3 and 4 in English, which are repeated in French as 5 and 6, as well as the amendments set out in 9—

A voice: One at a time—

The Chairman: I'm encouraged to do them one at at time. All right, let's do the motions set out as 2, 3 and 4, and in French numbers 5 and 6.

Mr. Richardson: The package will require three motions, Mr. Chairman. I'm happy to move the first one, that we now move to the amendments set out as 2, 3 and 4 in English, and 5 and 6 in French.

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: Those amendments to the various clauses are moved. Is there discussion?

• 1625

Mrs. Catterall: Would the officials please indicate to me if in any of these specific amendments the effect of the amendment is different from the overall pattern we're dealing with?

Mr. Ring: No, madam.

The Chairman: I'm sorry, would you repeat your question for me.

Mrs. Catterall: Yes. We're dealing with an omnibus motion, and I haven't had a chance to look at them all and compare them against the text. I'm simply asking if the effect of each one of these is standard or if there are any that have an effect that differs from the general pattern that is being followed here.

[*Translation*]

de «règlements» à «normes», le terme de la loi, découle de nos discussions avec les responsables des affaires réglementaires du Conseil privé et correspondent à la formulation juridique qui est jugée opportune.

Je dois vous dire en toute franchise que la Garde côtière, même si elle est toujours à la fine pointe du progrès pour certaines questions d'ordre technique et opérationnelle, ne l'est pas nécessairement dans le domaine juridique. Le processus a donc été pour nous une occasion d'apprendre. Nous estimons que la situation à laquelle nous avons abouti avec l'aide de nos collègues de la Justice est la bonne. Ainsi, même si les changements proposés s'écartent de l'optique traditionnelle en matière de réglementation, ils prévoient des mécanismes de consultation davantage axés sur le partenariat entre parties intéressées.

Le président: Je crois que nous nous sommes éloignés. . . Nous pourrons traiter du rôle des conseils consultatifs lorsque nous aborderons les amendements pertinents. Il est question pour le moment—ou il en sera question lorsque la motion aura été proposée—des dispositions visant les avis officiels relatifs à l'entrée en vigueur des normes. La possibilité d'amendement existe mais c'est essentiellement de quoi il s'agit.

Je vais solliciter une motion visant l'adoption de l'ensemble des amendements. Je propose donc que la motion soit faite, après quoi nous pourrons poser des questions sur tel ou tel aspect de l'ensemble. Ensuite je demanderai le vote sur la motion. Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Lee, voudriez-vous proposer comme ensemble les motions 2, 3 et 4 pour le texte anglais et 5 et 6 pour le texte français, de même que les amendements qui figurent aux pages 9. . .

Une voix: Un groupe à la fois. . .

Le président: On m'invite à proposer un groupe à la fois. D'accord, nous allons donc traiter des motions des pages 2, 3 et 4, correspondant aux pages 5 et 6 pour le français.

M. Richardson: Il faudra trois motions pour l'ensemble, monsieur le président. Je vais bien volontiers proposer la première, à savoir que nous proposons les amendements numérotés 2, 3 et 4 pour l'anglais et 5 et 6 pour le français.

[Voir *Procès-verbaux*]

Le président: Ces amendements aux divers articles ont été proposés. Y a-t-il discussion?

Mme Catterall: Les fonctionnaires pourraient-ils me dire si l'effet de l'un ou l'autre de ces amendements diverge par rapport à l'effet d'ensemble?

M. Ring: Non, madame.

Le président: Excusez-moi, pourriez-vous me répéter votre question.

Mme Catterall: Oui, bien sûr. Il s'agit d'une motion fourre-tout et je n'ai pas eu l'occasion d'étudier chacun des éléments et de les comparer au texte. Ce que je veux savoir, c'est si l'effet de chaque élément correspond ou non à la portée générale de l'ensemble.

[*Texte*]

The Chairman: And you have your assurance on that? All right.

Mr. Ring: The underlined provisions are the only change. In each case, the amendments to clause 6, on pages 2, 3, and 4, it's ''regulations'' from ''standards''; ''Minister'' from ''Commissioner''.

Amendment agreed to

The Chairman: We will now go to the amendment on pages 9 and 10, 11, and in French, pages 12, 13 and 14.

Mr. Richardson: So moved, Mr. Chairman.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Ring: Mr. Chairman, on page 11 of the amendment, you would be adopting a numbering change that is not part of the regulatory regime. I just want to draw that to your attention—''Advisory councils''. It's a sequential numbering change, not part of the regulatory package.

Mrs. Catterall: Slow down. Let me hear that again. We're dealing with what page?

The Chairman: The last line on page 11, Mr. Ring was drawing to our attention that under ''Advisory councils'' it is just a numbering change rather than a substantial change.

Mrs. Catterall: What pages are we dealing with right now?

The Chairman: The motion is to amend the various proposed sections as set out on pages 9, 10 and 11, and in French, pages 12, 13 and 14.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, right now in the bill it's proposed section 660.7. The wording of the clause doesn't change. All we're changing is place. It changes to 660.10. It is just a consequential amendment.

Mrs. Catterall: But this is a different pattern of amendment from what we just dealt with. It's not the same thing we just dealt with.

The Chairman: It probably should have been the first we dealt with, because it sets out the scheme of standards. The first set we dealt with was essentially to change the word in the original bill from ''standards'' to ''regulations'' . What you have in front of you now is the scheme. Is that correct?

Mr. Ring: Yes, sir. It in effect gives effect to what Mr. Gauthier read out.

Mr. Turner: The difference in terms of the point Mr. Ring made regarding the numbering is simply the insertion of these after proposed section 660.6 derives from the need for the proposed section on *Advisory councils* to take a new number further down—consequential renumbering. That is the only change.

Mr. Belsher: Where can I find that in the bill?

The Chairman: Which one are you discussing? Simply proposed section 660.10?

Mr. Belsher: Just that line: ''The Commissioner may estab-''.

[*Traduction*]

Le président: Et on vous a donné une réponse satisfaisante à ce sujet? Très bien.

M. Ring: Seuls les éléments soulignés constituent les changements. Dans chaque cas, pour les amendements à l'article 6, aux pages 2, 3 et 4, «normes» est remplacé par «règlements»; «commissaire» est remplacé par «ministre».

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant aux amendements des pages 9, 10 et 11 et des pages 12, 13 et 14 pour la version française.

M. Richardson: J'en fais la proposition, monsieur le président.

[Voir les *Procès-verbaux*]

M. Ring: Monsieur le président, à la page 11, vous adopteriez un changement de numérotation qui ne fait pas partie du régime de réglementation. Je tiens toutefois à vous signaler, à la rubrique «Advisory councils»—qu'il s'agit d'un changement de numérotation qui vise à assurer l'ordre séquentiel. Cela ne fait pas partie de propositions d'ordre réglementaire.

Mme Catterall: Parlez plus lentement. Pouvez-vous me répéter cela. De quelle page parlons-nous?

Le président: Il s'agit de la dernière ligne de la page 11, M. Ring nous a signalé que sous la rubrique «Advisory councils», il ne s'agit que d'un changement de numérotation et non pas d'un changement de fond.

Mme Catterall: Quelles pages étudions-nous en ce moment?

Le président: La motion vise l'amendement de divers articles selon ce qui est proposé aux pages 9, 10 et 11, et aux pages 12, 13 et 14 pour la version française.

M. Richardson: Monsieur le président, à l'heure actuelle, il s'agit dans le projet de loi de l'article proposé 660.7. Le libellé de l'article n'est pas modifié. C'est seulement sa position qui change. Il devient le 660.10. Il s'agit d'un amendement corrélatif.

Mme Catterall: Mais il ne s'agit pas du même genre d'amendements que ceux dont nous venons de traiter. Il ne s'agit donc pas de la même chose.

Le président: Nous aurions sans doute mieux fait de l'aborder en premier, étant donné qu'il énonce les modalités d'établissement de normes. Le premier groupe de motions que nous avons abordé portait essentiellement sur la substitution du mot «normes» dans le projet de loi par le mot «règlements». Nous en sommes maintenant à la partie du projet de loi qui porte sur les modalités d'établissement des normes. Est-ce bien cela?

M. Ring: En effet, monsieur. Il s'agit de la concrétisation de ce dont nous parlait M. Gauthier.

M. Turner: Pour ce qui est de ce dont vous a parlé M. Ring au sujet de la numérotation, l'insertion de ces amendements après l'article proposé 660.6 entraîne la nécessité de renuméroter l'article proposé sur les conseils consultatifs. Il s'agit d'un numérotage corrélatif. C'est le seul changement.

M. Belsher: Où puis-je trouver cela dans le projet de loi?

Le président: De quoi parlez-vous au juste? De l'article proposé 660.10?

M. Belsher: De la ligne: «le commissaire peut établir des»

[*Text*]

Mr. Turner: It's proposed subsection 660.7(1).

The Chairman: So then on line 38, which is now 660.7, it would be changed to 660.10.

Mr. Turner: Yes, sir.

The Chairman: That's because we've added a new 660.7, 660.8, and 660.9. Is there any further discussion?

Mrs. Catterall: I'm just barely reading it. Please don't ask me to say yes to something I haven't even read.

On the top of page 10, paragraph (c) reads: ''would not trespass unduly on existing rights and freedoms. . .'' Why is ''unduly'' there when that concept is already in the charter?

• 1630

Mr. Gauthier: Perhaps I wasn't clear when I spoke initially. That language, Mrs. Catterall, is taken directly from the current language in the Statutory Instruments Act, section 3. It was merely transcribed, with appropriate structural changes, of course, into this provision.

Mrs. Catterall: Does the Statutory Instruments Act also refer to the charter?

Mr. Gauthier: Yes, it does.

Mrs. Catterall: If I wanted to insert in 660.8 a requirement that the minister not only publish notice but notify parties known to be interested in the matter of the standards, how would I do that?

The Chairman: Move a subamendment to the motion that's on the floor now to amend 660.8(1).

Mrs. Catterall: Would legal counsel care to suggest an appropriate wording for that kind of a subamendment, because I think this is a safeguard that's needed?

Mr. Ring: Perhaps, ma'am, you would refer to page 11 with respect to ''Regulations''. I can't make out the number reference, but it reads:

> 660.9(1) The Governor in Council may make regulations
>
> (d) prescribing how standards to be incorporated by reference into the regulations are to be made public.

I would point out to the committee that it is possible to have your concern or safeguard incorporated into the regulatory process through that mechanism. It is just an alternate course of action for how they could be made public.

Mrs. Catterall: What I could do there is move a subamendment to add a new paragraph (e).

The Chairman: I don't think Mr. Ring's advice does the job that I understand you want.

Mr. Fulton: I think I know what Marlene's concern is, and it is a very legitimate one. I think it is covered here, in that most of the standards that are going to be put out through this process are going to affect a certain number of mariners in a certain area. They will either have counsel or they will have someone who is monitoring the *Canada Gazette*, and they will see it there. That is the kind of notice they will be watching for if it is structural hull changes or response times and so on.

[*Translation*]

M. Turner: Il s'agit du paragraphe proposé 660.7(1).

Le président: Ainsi, à la ligne 38, le 660.7 deviendrait le 660.10.

M. Turner: Oui, monsieur.

Le président: C'est parce que nous avons ajouté trois nouveaux articles: les 660.7, 660.8 et 660.9. Y a-t-il d'autres aspects à discuter?

Mme Catterall: J'ai de la peine à tout lire. Je vous prie de ne pas me demander de donner mon accord à ce que je n'ai même pas lu.

Au bas de la page 12, au paragraphe c) on peut lire: «n'empiétera pas indûment sur les droits et libertés existants. . .» Pourquoi «indûment», compte tenu de ce qui est déjà prévu dans la Charte?

M. Gauthier: Je n'ai peut-être pas été suffisamment clair tout à l'heure. La formulation, madame Catterall, correspond tout à fait aux termes actuels de l'article 3 de la Loi sur les textes réglementaires. Elle a tout simplement été transposée dans cette disposition, avec adaptation de la structure, évidemment.

Mme Catterall: La Loi sur les textes réglementaires renvoie-t-elle également à la Charte?

M. Gauthier: Oui, elle le fait.

Mme Catterall: Si je voulais intégrer à l'article 660.8 l'exigence selon laquelle le ministre doit non seulement publier un avis mais aussi aviser les parties vraisemblablement intéressées par la norme, que devrais-je faire?

Le président: Vous devriez proposer un sous-amendement à la motion à l'étude qui vise la modification de l'article 660.8(1).

Mme Catterall: Notre conseiller juridique voudrait-il proposer le libellé d'un tel sous-amendement, étant donné que ce genre de protection s'impose, d'après moi?

M. Ring: Si vous voulez, madame, vous reporter à la page 13 sous la rubrique «Règlements». Je ne vois pas bien le numéro, mais je vous le cite:

> 660.9(1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement:
>
> d) préciser la manière dont les normes incorporées par renvoi aux règlements sont rendues publiques.

Je signale au comité qu'il est possible d'intégrer la protection que vous souhaitez par le truchement de cet alinéa. Il s'agit donc tout simplement d'une autre façon de les rendre publiques.

Mme Catterall: Je pourrais donc proposer un sous-amendement qui aurait pour effet d'ajouter un nouvel alinéa e)?

Le président: Je ne crois pas que ce que propose M. Ring correspond à ce que vous souhaitez.

M. Fulton: Je crois comprendre à quoi Marlene veut en venir. Son intention est tout à fait louable. Je crois cependant que la mesure prévoit une protection suffisante. La plupart des normes qui vont être établies par le processus en question vont toucher un certain nombre de gens de mer dans un secteur donné. Ils vont être avisés par leur conseiller juridique ou par ceux à qui ils auront confié la tâche de prendre connaissance des avis de la *Gazette du Canada*. Ces gens-là vont être à l'affût d'avis portant sur la modification des normes relatives aux caractéristiques structurales des quilles ou aux délais de réponse et ainsi de suite.

[*Texte*]

In some pieces of legislation I think it should be amended to make it very clear that those who are going to be impacted on by a short notice standard should be concerned. But I think the way this legislation is going to be targeted, those who would be affected will get notice, first through the *Canada Gazette*, and then it does provide for Governor in Council to make more highly targeted ones.

I think the intention here is to cut down on paper and to cut down on having everything out there all the time so that the average consumer can't possibly get through it all to find out what regulations are affecting them. We are sort of combing some of the bullshit out of the legislative process, I think. Now, I could be wrong.

Mr. Richardson: I think it may also be covered in the next one on page 23, if your concern is about conventions. Would it not, Mr. Ring?

Mr. Ring: Yes, sir, it certainly would. Page 23 would cover some of the concerns that I think Mrs. Catterall might have. At times I would like to be as graphic as Mr. Fulton was, but in fact it is quite correct that in this process, while new, we have had to go to enormous concerns to ensure that it has all of the necessary safeguards in it.

The Chairman: I understand Mrs. Catterall's question has to do with notice of proposed standards. And I understand that she has a interest in seeing that certain groups be given notice of a proposed standard.

Now, if you want to make an amendment, you would have to make an amendment, as I understand what you're try to do, to 660.8, which would provide for a certain notice other than already provided for, which is to the *Canada Gazette*. Because the standards are, for practical purposes, regulations, you would actually be taking the process a step further in formality than is now provided for.

• 1635

A regulation gets published in the *Gazette* and that's all the Governor in Council is required to do. You have in mind going a step further. If you wish to make that amendment, then you can do it. If you haven't got such an amendment in drafted form, then we have—

Mrs. Catterall: Obviously not, since it's an amendment that was put in front of me only when I sat down this afternoon.

The Chairman: I don't know what process of consultation or advance notice of these. . .

In any event, that's the situation. We have a motion on the floor to adopt these amendments. If you want to move a subamendment, then move one; or if you have some other procedural suggestion, I'll entertain it. That's where we're at.

Mrs. Catterall: I would like to move a subamendment, because I think Mr. Fulton is absolutely right. The specific industrial interests affected by potential standards will in fact have lawyers or others watching the *Gazette* for them and in

[*Traduction*]

Dans le cas de certaines mesures législatives, il serait opportun, d'après moi, d'apporter les modifications qui s'imposent pour tenir compte des intérêts de ceux qui vont être touchés par une norme peu après en avoir été avisés. Or, compte tenu des intérêts et des milieux visés par cette mesure législative, je crois que ceux qui seront touchés recevront un avis, tout d'abord par le truchement de la *Gazette du Canada* et, d'autre part, du fait que la mesure prévoit la possibilité pour le gouverneur en conseil de préciser les modalités de publication.

La mesure a pour objet, d'après moi, de réduire la paperasse et d'éviter de tout publier dans toutes les circonstances, ce pourquoi d'ailleurs le consommateur moyen ne pourrait absolument pas s'y retrouver si jamais il voulait savoir quels sont les règlements qui le touchent. Nous faisons une sorte de décrassage en règle du processus législatif. Je me trompe peut-être, mais c'est ce que je pense.

M. Richardson: Je crois que cet aspect est aussi visé par le prochain amendement, à la page 24, surtout si vous vous inquiétez de culpabilité par rapport à une infraction. N'est-ce pas, monsieur Ring?

M. Ring: En effet, monsieur, c'est bien le cas. La page 24 répondrait à certaines des inquiétudes de M^me^ Catterall. Je ne puis le dire en un langage aussi imagé que celui de M. Fulton, mais il est certain que, dans le cadre du processus, qui est nouveau pour nous, nous avons tout fait pour incorporer toutes les protections nécessaires.

Le président: Si j'ai bien compris, la question de M^me^ Catterall porte sur les avis relatifs aux normes proposées. Elle tient à ce que certains groupes soient avisés lorsqu'une norme est proposée.

Si vous souhaitez proposer un amendement, il faudra que ce soit un amendement à l'article 660.8 qui rendrait possibles certaines formes d'avis autres que celle qui existe déjà, à savoir l'avis dans la *Gazette du Canada*. Étant donné que les normes, à toutes fins pratiques, sont des règlements, ce que vous proposez aurait pour effet de rendre le processus encore plus fastidieux qu'il ne l'est maintenant.

Tout règlement est publié dans la *Gazette*. Le gouverneur en conseil n'est pas tenu d'en faire davantage. Ce que vous proposez va plus loin. Si vous voulez proposer l'amendement, vous pouvez le faire. Si vous n'en avez pas une ébauche, alors nous. . .

Mme Catterall: Je ne l'ai certainement pas. J'ai pris connaissance de l'amendement seulement cet après-midi en participant aux travaux du comité.

Le président: Je ne sais pas quels ont été les consultations ou les avis. . .

Quoi qu'il en soit, voilà où nous en sommes. L'adoption des amendements a été proposée. Si vous voulez proposer un sous-amendement, je vous prie de le faire; si vous avez une autre proposition à faire en matière de procédure, je suis disposé à l'accueillir. Voilà où nous en sommes.

Mme Catterall: Je tiens vraiment à proposer un sous-amendement, étant donné que M. Fulton a tout à fait raison, selon moi. Les intérêts sectoriels particuliers qui risquent d'être touchés par telle ou telle norme pourront se fier à leurs avocats

[*Text*]

any case normally will be contacted by the Coast Guard. What we've heard consistently since we started our hearings is that the public interest is not an integral part of that process, so what I'm looking for—

The Chairman: I'm going to cut you off at this stage. I appreciate that you're making an argument—

Mrs. Catterall: I'm seeking the advice of legal counsel on an appropriate place to put an amendment in appropriate wording.

The Chairman: As the chair, I'm telling you that, unless legal counsel or someone else has something more to say, the amendment you have in mind would fit somewhere in section 660.8. So I'm asking you to present an amendment in writing, or some procedural alternative if you don't now have it in writing. You've made your intention clear; the only way we can proceed now is to have in front of us a subamendment to the motion that's on the floor.

Mrs. Catterall: Okay, and I'm indicating clearly the intent of the subamendment I'd like to make and I'm asking for the help of legal counsel to this committee to help me word it, since I didn't have the opportunity to do it before.

Mr. Belsher: Mrs. Catterall, are you trying to suggest that we can put in legislation that any group we think might be affected should be giving advice on what will go into the *Canada Gazette*? That's really what we're talking about here. If we impose this into it, it will say that anyone who thinks they're aggrieved by not having been advised of this has a justifiable complaint against the preparers of the regulation. That's where we'd be going, and it would be a dangerous precedent for us to turn around and say that the general public is going to be advised. The general public is advised by the *Canada Gazette*. It's a very public document; it's put into the library system and so on. You're asking that the government then would start directing it to groups of people they think might be affected by this.

Mrs. Catterall: Yes, as will be done informally with the industry.

The Chairman: I don't have a brief for any position on this, but as the chair I want to see if we can't get clarification. What we have in front of us on pages 9, 10, and 11 is a new system of regulation, in effect, and you're raising the question of who should be notified before a standard—i.e., a new form of regulation—can be promulgated. Right?

Mrs. Catterall: Certainly.

The Chairman: The purpose of the whole system, which I understand all parties agreed to, not in the context of this bill but when they were looking at this whole system of new regulations, was to have greater flexibility and simplicity of change. It seems to me that what you're proposing is to take the system that we've had for regulations, which is simply to publish it in the *Gazette* in advance, if that, and add another step, which would be to notify another set of people in the public or add another element to the notice provisions. That strikes me as adding a complexity, but that's the issue you've put here.

[*Translation*]

ou à d'autres lecteurs assidus de la *Gazette*. De toute manière, la Garde côtière les tiendrait normalement au courant. Cependant, on nous a dit et répété depuis le début de nos audiences que l'intérêt public ne fait pas partie intégrante du processus. Je vise donc. . .

Le président: Je dois maintenant vous interrompre. Je comprends que vous voudriez présenter des arguments. . .

Mme Catterall: Je voudrais que le conseiller juridique m'aide d'abord à formuler un amendement et me dise où il convient de le placer.

Le président: À titre de président, je tiens à vous dire que, à moins qu'un conseiller juridique ou quelqu'un d'autre ait autre chose à ajouter, l'amendement que vous avez à l'esprit irait quelque part dans l'article 660.8. Je vous prie donc de présenter un amendement par écrit, ou de proposer une autre modalité de procédure si vous n'en avez pas rédigé un. Votre intention est claire; nous ne pouvons avancer que si nous avons devant nous un sous-amendement à la motion déjà proposée.

Mme Catterall: D'accord. Pour ma part, j'exprime clairement la teneur du sous-amendement que j'ai l'intention de proposer et je demande l'aide du conseiller juridique du comité pour ce qui est du libellé, étant donné que je n'ai pas eu l'occasion de le formuler auparavant.

M. Belsher: Madame Catterall, voulez-vous dire par là que nous pouvons proposer dans une loi que tout groupe que nous estimons pouvoir être visé devrait être en mesure de se prononcer sur la teneur de la *Gazette du Canada*? Car c'est bien de cela qu'il s'agit. Si nous adoptons cette disposition, cela voudrait dire que toute personne qui estime avoir été lésée du fait qu'elle n'a pas été avisée aura raison de porter plainte à l'endroit de ceux qui ont rédigé le règlement. Le fait pour nous de dire que le public en général serait avisé constituerait un dangereux précédent. Le public est déjà avisé par la *Gazette du Canada*. Il s'agit d'un document tout à fait public; il est diffusé dans les bibliothèques et ainsi de suite. Vous demandez que le gouvernement se mette à le distribuer à certains groupes de personnes, qui, selon lui, pourraient être touchés par une norme.

Mme Catterall: Oui, comme cela va se faire officieusement dans le secteur.

Le président: Je n'ai pas de mémoire portant sur cette question mais, à titre de président, je vais m'efforcer de tirer tout cela au clair. Ce qui est proposé aux pages 9, 10 et 11, c'est un nouveau régime de réglementation et vous demandez qui doit être avisé avant qu'une norme—c'est-à-dire, une nouvelle forme de réglementation—entre en vigueur. Exact?

Mme Catterall: Certainement.

Le président: Lorsque les parties se sont entendues sur toute cette question du renouvellement du régime de réglementation, et je ne parle pas ici du projet de loi à l'étude en particulier, c'était pour le rendre plus souple et plus facile à modifier. Ce que vous proposez, me semble-t-il, c'est que l'on maintienne le régime actuel, qui consiste tout simplement à publier à l'avance dans la *Gazette*, le cas échéant, et que l'on ajoute une autre étape, qui consisterait à aviser un autre groupe de personnes ou à ajouter un autre élément aux dispositions relatives aux avis. Voilà qui rendrait le processus encore plus compliqué, d'après moi, mais c'est pourtant ce que vous nous proposez.

[*Texte*]

If you want to do that, then actually it's incumbent upon you specifically to move a change to section 660.8 on who should be given notice other than is provided for in subsection 660.8(1). You don't even have to put it in legal words now. Who would you like to get notice other than as provided for in section 660.8? Then we can put that in the form of a subamendment and that can be dealt with, if people want to vote for it or not. But let's get on with it.

• 1640

Mrs. Catterall: I guess I would like to add a subsection (4) saying that the minister shall ensure that parties with a direct interest in the subject-matter of the standards who have previously given notice to the minister of that interest will be notified.

The Chairman: The problem we have with a motion such as that is it's open-ended. There are many complexities in that.

I don't know how the committee wishes to deal with this. Mrs. Catterall has made the point that she got these amendments just now. Whether you want to stand this aside and have some discussions about it or whether you just want. . .

There is an obligation on members of the committee. Frankly, last week we had some of these discussions about how this system is working. So if you want to move an amendment, move it, or if you want to move some other procedural motion, do it, or I'm going to call the question.

Mrs. Catterall: Can I suggest that we go ahead with these. I'll still be able to move a subamendment when we come to the particular clause that's affected by these amendments, because we're not dealing with the clause, we're dealing only with the amendment. With all respect, the department, with all the officials and lawyers at its disposal, was able to table these amendments only when I sat down today. They were not circulated to me—perhaps they were to other members of the committee—before this meeting started today. So, on the record, I've clearly had no opportunity to prepare subamendments.

Mr. Fulton: Marlene's point is a good one. We should, in principle, go ahead and take a vote on this. We'll be open-minded. Once Marlene has a subamendment, we can certainly vote on it.

The Chairman: With the consent of the committee. Normally, once we've adopted this, we've adopted it as amended, and we would not be able to take a subamendment later.

Mr. Fulton: But with unanimous consent we can do whatever we want.

The Chairman: With unanimous consent you can do whatever you like.

Mr. Wilbee (Delta): Can we not just stand this particular clause and come back to it after she has had a chance to draft her amendment?

The Chairman: If that is acceptable to the committee.

It doesn't appear to be acceptable to the committee. I keep hearing that the preferred approach would be to adopt this motion with the understanding that we could reopen it for the purpose of moving the amendment Marlene has referred to but for no other purposes.

[*Traduction*]

Si c'est ce que vous souhaitez, il vous revient de proposer un amendement précis à l'article 660.8, de manière à préciser qui devrait être avisé, en plus de ceux qui sont visés par le paragraphe 660.8(1). Il n'est même pas nécessaire que la formulation soit en termes juridiques pour le moment. Qui devrait être avisé, selon vous, en plus de ceux qui le sont aux termes de l'article 660.8? Lorsque vous nous l'aurez dit, nous pourrons formuler un sous-amendement et l'étudier en vue de prendre une décision. Je vous prie donc de m'aider à faire avancer les choses.

Mme Catterall: Je voudrais ajouter un paragraphe (4) selon lequel le ministre fera en sorte que les parties directement intéressées à la question des normes et qui l'auront préalablement avisé de leur intérêt, soient avisées.

Le président: Cette motion a le défaut d'être sujette à interprétation. Son libellé est bien trop compliqué.

Je ne sais trop comment le comité pourrait aborder cette question. M^me^ Catterall nous a bien signalé qu'elle vient à peine de recevoir les amendements. Souhaitez-vous réserver la question et en discuter ou souhaitez-vous tout simplement. . .

Les membres du comité ont certaines obligations. Nous avons même discuté la semaine dernière du fonctionnement du système. Si vous voulez proposer un amendement, faites-le, ou bien si vous voulez proposer une autre motion relative à la procédure, faites-le, sinon je devrai demander le vote.

Mme Catterall: Puis-je proposer que nous poursuivions l'étude des amendements? Je serai toujours en mesure de proposer un sous-amendement lorsque nous aborderons l'article visé par les amendements. En effet, nous n'étudions pas l'article, mais seulement l'amendement. Je dois quand même dire que le ministère, qui dispose d'une foule de fonctionnaires et d'avocats, n'a pas été en mesure de déposer ces amendements avant que je ne prenne place à la table du comité. Ils ne m'ont pas été communiqués avant le début de la séance d'aujourd'hui—peut-être l'ont-ils été à d'autres membres du comité. Je tiens donc à dire que je n'ai pas eu du tout l'occasion de rédiger des sous-amendements.

M. Fulton: L'observation de Marlene est valable. En principe, nous devrions voter sur la question. Nous allons faire preuve d'esprit conciliant. Nous pourrons certainement voter sur le sous-amendement de Marlene lorsqu'il sera prêt.

Le président: Avec le consentement du comité, alors. Normalement, lorsqu'un article amendé a été adopté, il ne peut faire l'objet d'un sous-amendement par après.

M. Fulton: Par contre, avec le consentement unanime, nous pouvons faire tout ce que nous voulons.

Le président: En effet, avec le consentement unanime, on peut faire tout ce qu'on veut.

M. Wilbee (Delta): Ne pouvons-nous pas tout simplement réserver cet article et y revenir lorsqu'elle aura eu l'occasion de rédiger son amendement?

Le président: Si la chose est acceptable aux membres du comité.

Il semble que non. Je prends pour acquis que les membres du comité préfèrent adopter la motion tout en acceptant que la question puisse à nouveau être abordée pour permettre que l'amendement de Marlene soit proposé, mais pour aucune autre raison.

[*Text*]

Mrs. Catterall: Could I get a clarification? We're not adopting the clauses to which these amendments apply. We're just adopting omnibus amendments to certain clauses that we will then be dealing with individually. Any amendments to those clauses may be made at that time.

Mr. Richardson: In some cases these are clauses—as a matter of fact, new clauses.

Mrs. Catterall: Yes, okay.

The Chairman: Other than by having the unanimous consent of the committee, I don't think you could move a subamendment once we have adopted these amendments. You have the indication that you will get the unanimous consent if you request it, and we will deal with it when we get to clause 6 later.

Have we agreed on how we're going to handle this?

If you can do that, either by yourself or with any assistance you can get available—and perhaps legislative counsel, having heard the drift of your motion, could help you with your draft—then we can get on with the rest of where we're going. All right? Okay.

Amendment agreed to

The Chairman: That deals with those amendments. What do we have now?

Mr. Richardson: We could probably deal with page 23 and page 24 in French, which relate to clause 10, at the same time.

So I move that.

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: Mr. Richardson has moved that the amendment set out on pages 23 and 24 be adopted. Is there any discussion of that?

• 1645

Mrs. Catterall: This is a different type of amendment, right? So can we go to the clause and have a look at it?

The Chairman: Sure.

Mrs. Catterall: This is not a regulation standard amendment.

Mr. Richardson: Well, yes, it is. It's in the same package as regulatory reform.

Mrs. Catterall: Then I hope you won't mind if I take half a second—

Mr. Richardson: No. Go ahead.

Mrs. Catterall: —to see how it fits into the legislation.

The Chairman: Is there any discussion? Okay, I'll call the question.

Amendment agreed to

The Chairman: Now we shall go back to the beginning.

Do you yet have a package of the amendments? Have those come back?

The Clerk of the Committee: Yes, they have.

[*Translation*]

Mme Catterall: Puis-je obtenir une précision? Nous n'adoptons pas les articles auxquels s'appliquent ces amendements. Nous n'adoptons que des amendements qui font partie d'un ensemble et qui visent certains articles que nous allons ensuite étudier l'un après l'autre. Tout amendement pourra être proposé à ce moment-là.

M. Richardson: Dans certains cas il s'agit de nouveaux articles.

Mme Catterall: Oui, d'accord.

Le président: Sans le consentement unanime du comité, je ne crois pas que vous pourriez proposer un sous-amendement une fois que ces amendements ont été adoptés. Vous savez donc que le consentement unanime vous sera accordé si vous le demandez et que nous aborderons la question quand nous en serons à l'article 6.

Sommes-nous d'accord maintenant sur la façon de traiter cette question?

Donc, si vous pouvez maintenant, soit par vous-même, soit avec l'aide de quelqu'un—le conseiller législatif, qui a compris vos intentions, pourra peut-être vous aider à rédiger la motion—et nous pourrons donc poursuivre notre travail. D'accord? Bon.

L'amendement est adopté.

Le président: Le cas de ces amendements est donc réglé. Qu'avons-nous maintenant?

M. Richardson: Nous pourrions peut-être aborder la page 23 et, pour la version française, la page 24, qui visent l'article 10.

Je le propose.

[Voir *Procès-verbaux*]

Le président: M. Richardson a proposé que l'amendement figurant aux pages 23 et 24 soit adopté. Y a-t-il discussion à ce sujet?

Mme Catterall: Il s'agit d'un autre genre d'amendement, n'est-ce pas? Nous pouvons aborder l'article pertinent, alors?

Le président: Bien sûr.

Mme Catterall: Il ne s'agit pas d'un amendement qui porte sur la réglementation et la norme.

M. Richardson: Mais si. Il fait partie du même ensemble qui vise la réforme de la réglementation.

Mme Catterall: Si c'est le cas, j'espère que vous ne vous opposerez pas à ce que je prenne quelques instants. . .

M. Richardson: Non. Allez-y.

Mme Catterall: . . . pour voir comment il correspond à la mesure législative.

Le président: Y a-t-il une discussion? Bon, je vais passer au vote.

L'amendement est adopté

Le président: Nous allons maintenant revenir au début.

Avez-vous déjà en main la liasse des amendements? Les avons-nous reçus?

Le greffier du comité: Oui, nous les avons.

[*Texte*]

Mr. Chairman, with your permission, may I make a point?

The Chairman: Sure.

The Clerk: A lot of paper was handed to you at the beginning of the meeting. Everything has been photocopied except the last package Mr. Fulton circulated to us. This is not included in the latest package that has been circulated to members of the committee.

Mr. Chairman, I would suggest in your name that maybe the members would want to discard the other papers and work with the last package they were handed except for Mr. Fulton's amendments, which were circulated at the beginning of the meeting. You'll have everything in there.

Mrs. Catterall: If they look like the ones in your hand, I don't think I have them. If they look like this, then I have them.

The Chairman: I propose to begin going through the bill clause by clause. You now have a package of indicated amendments, the first of which is on clause 4.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, what have we done with page 23?

The Chairman: It has been adopted.

Mr. Belsher: I didn't hear the motion being called.

The Chairman: Yes, you did.

Mr. Belsher: I had a question.

The Chairman: I'm sorry. I asked. I guess that you were otherwise engaged, or I wasn't sharp enough to catch that you were otherwise engaged.

Does the committee agree to reopen it? Okay.

Mr. Belsher: The cruise-ship people are concerned about whether or not they would be liable to conviction if they have nothing wrong and in their every act they've exercised all the due diligence they possibly could exercise. Is that cared for in this section?

Mr. Turner: That is not cared for in this section of the act. It is, however, already in existing regulations. I might draw the committee's attention to the oil pollution prevention regulations, SOR 93-3, of December 21 of last year. These were promulgated under the Canada Shipping Act as part of our obligations under the MARPOL Convention.

Under part III there is a section entitled "General prohibition and exceptions", which makes it clear that, subject to some other sections in here, no oil or oily mixture shall be discharged from a ship in any of the waters referred to. It then goes on to say that this does not apply if the discharge is necessary for the purpose of saving life or preventing immediate loss of the ship, or if the discharge occurs as a result of an accident of navigation in which the ship is damaged unless the accident occurs as a result of action outside of the ordinary practice of seamanship, or if minimal or unavoidable leakage occurs due to operation of underwater machinery, or if the discharge is made for the purpose of scientific research into pollution abatement or control, etc.

[*Traduction*]

Monsieur le président, me permettez-vous de faire une observation?

Le président: Bien sûr.

Le greffier: Vous avez reçu divers documents au début de la séance. Tout a été photocopié sauf la dernière liasse que M. Fulton nous a distribuée et qui ne fait pas partie de la dernière liasse que les membres du comité ont reçue.

Monsieur le président, je me permets de proposer en votre nom que les députés puissent mettre de côté les autres documents et travailler à partir de la dernière liasse qu'ils ont reçue, exception faite des amendements de M. Fulton qui ont été distribués au début de la séance. Vous aurez donc tout en main.

Mme Catterall: Si le document ressemble à ce que vous avez en main, alors je ne crois pas que je l'ai, mais s'il ressemble à ceci, alors je l'ai.

Le président: Je propose que nous commencions l'étude article par article du projet de loi. Vous avez maintenant une liasse d'amendements. Le premier vise l'article 4.

M. Belsher: Monsieur le président, qu'avons-nous fait de la page 23?

Le président: L'amendement a été adopté.

M. Belsher: Je ne vous ai pas entendu demander le vote sur cette motion.

Le président: Mais si.

M. Belsher: J'avais une question à poser.

Le président: Excusez-moi. J'avais sollicité les interventions. Je suppose que vous étiez occupé à autre chose ou que je n'ai pas eu la présence d'esprit de me rendre compte que vous l'étiez.

Le comité est-il d'accord pour revenir là-dessus? Bon.

M. Belsher: Les gens du secteur de la navigation de croisière se demandent s'ils risquent d'être reconnus coupables d'infractions même s'ils ne sont pas fautifs et s'ils font preuve de la plus grande diligence possible. Cet aspect est-il couvert par l'article à l'étude?

M. Turner: Non, il ne l'est pas. Toutefois, il l'est déjà par la réglementation existante. Puis-je signaler à l'intention du comité le Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, SOR 93-3, du 21 décembre de l'année dernière. Ce règlement a été promulgué aux termes de la Loi sur la marine marchande selon les obligations que nous impose la convention MARPOL.

Or, d'après un article de la partie III qui s'intitule «interdiction générale et exceptions», il est clair que, compte tenu de certains autres articles de la présente mesure, il est interdit de déverser d'un navire, dans certaines eaux, du pétrole ou un mélange contenant du pétrole. Il est précisé plus loin que l'interdiction ne s'applique pas si le déversement est nécessaire pour sauver des vies ou empêcher la perte immédiate du navire, ou si le déversement résulte d'un accident de la navigation au cours duquel le navire est endommagé, à moins que l'accident ne résulte d'une action qui n'est pas conforme aux pratiques normales de navigation, ou s'il s'agit d'une fuite peu importante ou inévitable, attribuable au fonctionnement d'une machine submergée, ou si le déversement est provoqué dans le cadre de recherches scientifiques visant à réduire ou limiter la pollution, etc.

[*Text*]

These are essentially the words that were proposed by the cruise industry association to us for inclusion in the bill, as I understand the material from them that I read, but in fact they're already in our regulations.

Mr. Ring: Precisely. There's a direct cross.

Mr. Turner: There's a direct cross, so you would be in effect putting into the statute what is already there in a regulation under the same act.

Mr. Belsher: Thank you for allowing me to bring that question up.

• 1650

The Chairman: So that amendment has been agreed to.

We'll now go to clause 1.

On clause 1

Mrs. Catterall: I have one question on clause 1. Usually the international conventions are intended to establish a minimum requirement for nations to meet, not a maximum. I'm surprised that this says that where there's an inconsistency, the convention prevails to the extent of the inconsistency, rather than indicating clearly that this act could take more stringent measures than the convention requires. Why is that?

Mr. Gauthier: The object of that inconsistency provision is not in any way not to enable domestic legislation to adopt a higher standard, but only if by chance some provisions in the Canada Shipping Act—and there are several dealing with the issue of salvage—were found to clash, as it were, with the provisions of the convention would the convention then govern.

Fundamentally, that convention is a piece of private law that governs the relationship between salvors and those who own the salved property. As a result, we wanted to ensure that there is one set of rules that, on the face of adopting this convention, would apply. Of course we've checked quite closely the provisions of the Canada Shipping Act, but at some point in time a court could perhaps find some inconsistency, in which case we would wish to have a statement in the law to say which will govern. In our view it should be the convention, because it contains the bulk of the rules relating to private salvage.

Clauses 1 to 3 inclusive agreed to

On clause 4

The Chairman: On clause 4 there is an amendment by Mr. Richardson: that clause 4 of Bill C-121 be amended by striking out lines 7 and 8 on page 3 and substituting the following:

accordance with a permit granted under Part VI under the Canadian Environment

Is there any discussion of the proposed amendment?

Mrs. Catterall: Could we have an explanation?

Mr. Richardson: As I recall, this one is simply a question of, rather than specifically referring to a part of a section, now referring to the entire part. The Ocean Dumping Control Act, under which discharge permits used to be issued, now appears as

[*Translation*]

Voilà justement, pour l'essentiel, ce que nous a proposé l'Association de la navigation de croisière pour le projet de loi à l'étude, d'après ce que j'ai pu lire. Or, notre réglementation contient déjà les dispositions pertinentes.

M. Ring: Précisément. C'est du pareil au même.

M. Turner: En effet, de sorte que cela reviendrait à incorporer à la loi des dispositions que prévoit déjà son règlement.

M. Belsher: Je vous remercie de m'avoir permis de soulever cette question.

Le président: Cet amendement est donc adopté.

Nous passons maintenant à l'article 1.

Article 1

Mme Catterall: J'ai une question au sujet de l'article 1. Généralement les conventions internationales imposent aux nations des normes minimales et non pas maximales. Je suis donc surprise de lire qu'en cas d'incompatibilité, les dispositions de la convention l'emportent au lieu d'indiquer clairement que cette loi impose des mesures plus strictes que la convention. Pourquoi?

M. Gauthier: Le but de cette disposition n'est pas de nous permettre d'adopter des normes plus strictes mais simplement qu'en cas de contradiction, si vous voulez, entre certaines dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada—et il y en a plusieurs sur l'assistance—et celles de la convention, ces dernières l'emporteraient.

Pour l'essentiel, cette convention est une mesure de droit privé qui régit les rapports entre les sauveteurs et les propriétaires des biens récupérés. En conséquence, en adoptant cette convention, nous voulions être certains qu'il n'y ait qu'une seule série de règles. Bien entendu, nous avons vérifié toutes les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais comme il est toujours possible qu'un tribunal puisse déceler une incompatibilité, nous avons voulu une disposition dans la loi indiquant lequel des deux textes l'emporte. À notre avis, cela devrait être celui de la convention car il contient la plupart des règles relatives à l'assistance, au sauvetage privé.

Les articles 1 à 3 sont adoptés simultanément.

Article 4

Le président: M. Richardson propose que l'article 4 du projet de loi C-121 soit modifié par substitution, à la ligne 7, page 3, de ce qui suit:

de la partie VI de la loi canadienne

Y a-t-il des questions?

Mme Catterall: Pourrions-nous avoir une explication?

M. Richardson: Si ma mémoire m'est fidèle, plutôt que de citer l'article et le paragraphe concernés, il a semblé plus simple de citer la partie concernée. Le texte de la Loi sur l'immersion de déchets en mer, en vertu de laquelle ces permis étaient

[*Texte*]

the entire section of part VI of the Canadian Environmental Protection Act. Clause 4 referred to just a part of that section. I think it just broadens the reference to the Canadian Environmental Protection Act; that is, the entire part VI.

Mr. Ring: This amendment was requested by Environment Canada. Among other reasons, I think they will be preparing, in the near future, some review of CEPA and they felt that it might require some renumbering at some point. That's a consequential item. So they us advised us just to put it more broadly within part VI rather than refer to a specific subsection.

Amendment agreed to

Clause 4 as amended agreed to

On clause 5

The Chairman: We have an amendment from Mr. Fulton.

Mr. Fulton: I believe this is the appropriate place to put it. I would like the wording to read:

respecting the establishment of an impairment testing program for seamen, masters and pilots

The wording you see there originally said, "a random narcotic testing program". That's not what I was really driving at. In the U.S. legislation, under OPA, it's made quite clear that it's drugs or alcohol, and the word "impairment" is used as a stand-alone legal term. Rather than even suggesting that it be random, since there are provisions later in some of my other amendments that the actual impairment test and the nature of situations under which such an impairment test could take place can be established by regulation, all this does in terms of clause 5 is establish the principle that an impairment-testing program is possible.

• 1655

This is the first place in the legislation that's required to open the door, and members who are interested can find it in the package of legislation that was circulated by the clerk. It's in the United States code, annotated, the 1993 cumulative annual pocket part. It deals with the question of impairment, and it's also in this one that Mr. Dupras circulated on the matter of impairment and the wording that's already used in the Criminal Code.

Mr. Belsher: There's substance abuse legislation pending on that. To put it into this act, which is about the shipping and dealing with pollution. . . Some of the substances in that are certainly pollutants, but I don't think this is a very appropriate place to have it.

Mr. Fulton: If I might respond, it's important to do it because we require a statutory foot in order to do it. As we heard from Mr. Brander-Smith yesterday, the Canada Shipping Act is statutorily visited about once a generation. It might be a good idea, since I've been in touch with members of the Congress and there is not a widely based, hot dispute at this point about placing the statutory concept of impairment testing in.

It's in OPA, and I think we should clearly follow suit by putting statutory enabling wording here for impairment testing. As I said before, the National Research Council has developed one that doesn't require breath, blood, or urine.

[*Traduction*]

délivrés, forme maintenant la partie 6 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. L'article 4 renvoie à un paragraphe d'un article de cette partie-là. C'est un simple élargissement de la référence à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, et en particulier à la partie VI.

M. Ring: Cet amendement a été réclamé par Environnement Canada. Je crois, en autres raisons, qu'ils sont sur le point de réviser le texte de la LCPE et il est possible que certains articles soient renumérotés. C'est une simple mesure préventive. Ils nous ont conseillé de citer la partie VI plutôt que de citer un paragraphe précis.

L'amendement est adopté

L'article 4 modifié, est adopté

Article 5

Le président: Nous avons un amendement proposé par M. Fulton.

M. Fulton: Je crois que c'est le bon endroit pour le proposer. Je voudrais ajouter:

concernant l'établissement d'un programme de tests de dépistage d'incapacité pour les marins, les capitaines et les pilotes

Au départ j'avais proposé «un programme de tests de dépistage au hasard de stupéfiants». Ce n'était pas vraiment ce que je voulais. La loi américaine ne fait pas de mystère et vise ouvertement les abus de drogue ou d'alcool mais le terme juridique qu'elle emploie est «incapacité». J'ai aussi supprimé la notion aléatoire de ces tests puisque dans d'autres amendements qui vont suivre je propose que les modalités de ces tests soient fixées par règlement. Je pose simplement le principe, à cet article, de l'éventualité d'un programme de dépistage d'incapacité.

C'est le premier passage de la loi où il est nécessaire d'en parler et ceux et celles que cela intéresse peuvent en apprendre plus en consultant les textes législatifs qui ont été distribués par le greffier. Cela figure dans la partie annotée du code des États-Unis pour l'année 1993, et a trait à la notion d'incapacité dont il est également question dans le texte que nous a fait distribuer M. Dupras sur son interprétation dans le code criminel.

M. Belsher: Une loi sur la toxicomanie est en préparation. Inclure une telle disposition dans cette loi sur la navigation et la pollution. . . Certaines des substances toxiques sont certainement polluantes mais je ne pense pas que le contexte s'y prête.

M. Fulton: C'est important, car pour imposer ce genre de tests il nous faut un instrument statutaire. Comme nous l'a dit hier M. Brander-Smith, la Loi sur la marine marchande n'est réexaminée qu'une fois tous les 30 ans à peu près. Ce pourrait être une bonne idée puisque les membres du congrès que j'ai consultés semblent penser que l'introduction d'un tel concept statutaire de tests d'incapacité ne poserait vraiment pas de problème.

Ce concept figure déjà dans certaines lois américaines et je crois qu'il serait opportun que nous fassions de même. Comme je l'ai déjà dit, le Conseil national de recherche a mis au point un test qui ne nécessite pas l'analyse de l'haleine, du sang ou de l'urine.

[*Text*]

It's the kind of thing the Coast Guard should have an opportunity to regulate. They can determine the kinds of circumstances, and so on, that should occur; but, with the range of pharmaceuticals and other things that are out there, and after the *Exxon Valdez*, we'd be laughed off the block if we didn't put impairment testing into legislation such as this.

Mr. Belsher: Could we ask our officials what effect it would have on this type of legislation. I was trying to work on this on the former transportation bill, and we weren't successful there. There were various reasons. Of course it was the substance-abuse legislation, and it's still pending, and that was a few years ago. So I'd like to hear from the officials as to whether or not this would work in this type of legislation.

Mr. Turner: As Mr. Belsher has said, the department is actively working on the legislation, which would put into place, as a prior regime, what are known as safety-sensitive positions within the transportation framework. That will certainly include the kinds of situations that are envisaged here.

I would have some concern, though, that without having had the opportunity to do some more detailed background work on the potential implications of the actual wording, including particularly ''random testing'', it would be somewhat risky for us to include this provision in a section that also deals specifically with pollution.

There are other sections of the act that deal with, of course, certification, watch-keeping standards, and so on; but the department's current initiative, which of course has been the subject of considerable discussion before the Standing Committee on Transport, focuses on a separate piece of legislation intended to address all of this as a package, with the necessary interconnections to have a stand-alone provision such as this—and I do appreciate what the Americans have done—which is essentially modelled on what is acceptable in another nation's code. It might be somewhat difficult for us to make it function without significant challenge, and I would be concerned that if we did it on ad hoc basis such as this, then this whole portion of the act might be subjected to challenge as a result.

• 1700

This is all by way of saying, sir, that our preference as officials would simply be to come back to Parliament with the proposals that have been discussed in front of the standing committee, having taken into account the report of the standing committee and its advice back to the Minister of Transport as to what should be done in this whole area of impairment and substance abuse.

Mr. Wilbee: If it was put in, would it be enforceable? Is it contrary to the charter? What's the problem with the other bill?

Mr. Turner: Again, I am not an expert on this particular program, although I have seen our draft bill. I certainly won't pretend to be an expert on the charter; I'm sure that many around the table are much more expert on that subject than I am.

[*Translation*]

C'est la Garde côtière qui devrait avoir la responsabilité de ces choses-là. C'est elle qui déterminerait les circonstances justifiant ce genre de tests, mais compte tenu de la pléthore de produits pharmaceutiques et autres sur le marché, et après l'incident de l'*Exxon Valdez*, si ce genre de dépistage n'est pas implicitement prévu par des lois comme celles-ci, on nous rira tout simplement au nez.

M. Belsher: Pourrions-nous demander à nos fonctionnaires quelles seraient les conséquences sur une loi comme celle-ci? J'ai essayé en vain de faire inclure une telle disposition dans la première version du projet de loi sur les transports. Il y avait à cela plusieurs raisons. Bien sûr, il y avait cette loi sur la toxicomanie, qui n'a toujours pas été adoptée, et cela remonte à quelques années. Je voudrais bien avoir l'avis des fonctionnaires.

M. Turner: Comme M. Belsher vient de le dire, notre ministère travaille activement à la rédaction d'une loi qui définira les postes dits à «sécurité maximum» dans le domaine des transports. Il est certain que les activités dont il est question ici y figureront.

Cependant, sans avoir eu la possibilité d'étudier de plus près les incidences probables des termes utilisés, notamment cette notion de «dépistage aléatoire», il me semblerait risqué d'inclure cette disposition dans un article qui concerne exclusivement la pollution.

Bien entendu, il y a d'autres articles de la loi qui portent sur l'accréditation, les normes de veille de vigie, etc.; mais l'initiative actuelle du ministère qui a certes fait l'objet de maintes discussions au sein du Comité permanent des transports, envisage une mesure législative distincte qui couvrira tout ces cas-là, avec les références nécessaires permettant des dispositions ponctuelles comme celle-ci—et je sais très bien ce que les Américains ont fait—qui pour l'essentiel est modelée sur ce qui est acceptable dans le code d'un autre pays. Les risques de contestation seraient très grands et je craindrais que le côté ad hoc de cette disposition n'entraîne la contestation de toute cette partie de la loi.

En résumé, monsieur, nous préférerions revenir devant le Parlement avec les propositions dont nous avons discuté avec le comité permanent, après avoir pris en compte le rapport de ce comité et ses conseils au ministre des Transports en matière d'incapacité et de toxicomanie.

M. Wilbee: Si cette disposition était adoptée, serait-elle applicable? Va-t-elle à l'encontre de l'esprit de la Charte? Quels problèmes poserait-elle à l'autre projet de loi?

M. Turner: Encore une fois, je ne suis pas expert en la matière bien que j'aie vu notre projet de texte législatif. Je ne prétends pas non plus être un expert pour les questions relatives à la Charte; je suis sûr qu'il y a des gens autour de cette table qui sont beaucoup plus experts que moi en cette matière.

[*Texte*]

I am aware, though, that there were concerns specifically with respect to random testing. Testing for cause, testing at the time of employment, testing at the time of medical certifications and upgrade inspections that are required—all these were in fact supported by your parliamentary committee, your Standing Committee on Transportation. Random testing was not.

Mr. Fulton: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Turner: Part of the reason for that was the charter challenge.

Mr. Fulton: The argument seems to be against random testing. When I read my motion, I thought I made it clear that it would read "respecting the establishment of an impairment testing program for seamen, masters and pilots". It has nothing to do with random testing. I recognize the problems inherent in random testing.

The Chairman: So your language, again, was "an impairment"—

Mr. Fulton: "An impairment testing program for seamen, masters and pilots".

As you'll see in consequential amendments that I have in the package, it leaves it up to the regulatory process that we've just dealt with. This can take into account any recommendations that Parliament might make further down the road, to bring the regulatory application of the impairment testing into line with any considerations about the charter or anything else.

This is simply because the Canada Shipping Act is amended about every 20 years and isn't something that very often comes before the House. It's an ideal time to put it in. Just as the Coast Guard is putting in the new regulatory process that came into being from the Governor in Council in January, we should also update this.

If you can test a seaman, a master or a pilot when he's pulling into Detroit but you can't when he's coming into Thunder Bay on the same vessel, then something is pretty haywire. All of the rest of the legislation is to bring us into compliance with international authorities and covenants with the United States, but when it comes to this. . .

If we haven't learned anything else from the *Exxon Valdez*, surely we've learned what happens if you have someone who's impaired at the wheel.

Ms Hunter (Saanich—Gulf Islands): I'd also like to ask the government witnesses where they would put this in the bill.

I'd also like to point out, in speaking in favour of this amendment, that the amendments to the regulations regarding transport are not mutually exclusive.

I'd ask of the government witnesses how this would be challenged. When we're talking about lay people accepting, and in fact encouraging, roadside checks, why would there not be equivalent "roadside checks" of these people? As my colleague points out from the *Exxon Valdez*, if that guy hadn't been drunk at the wheel, then that wouldn't have happened. It's just like a horrible road accident as a result of alcohol.

[*Traduction*]

Je sais, toutefois que des objections ont été exprimées concernant le caractère aléatoire de ces tests. Les tests justifiés, les tests au moment de l'embauche, les tests pour les dossiers médicaux et pour les inspections de promotion—tous ces tests avaient l'assentiment de votre comité parlementaire, de votre Comité permanent des transports. Les tests aléatoires, eux, non.

M. Fulton: J'invoque le règlement, monsieur le président.

M. Turner: En partie à cause des contestations au nom de la Charte.

M. Fulton: Vous êtes contre la notion de tests aléatoires. Je pensais avoir clairement indiqué que le texte de ma motion devait désormais se lire: «concernant l'établissement d'un programme de tests de dépistage d'incapacité pour les marins, les capitaines et les pilotes». J'ai supprimé cette notion de tests aléatoires. J'admets les problèmes inhérents qu'ils posent.

Le président: Donc, encore une fois vous dites «un programme». . .

M. Fulton: «Un programme de tests de dépistage d'incapacité pour les marins, les capitaines et les pilotes».

Dans mes amendements suivants j'en confie la modalité aux règlements. Il sera donc possible de tenir compte de toute recommandation faite ultérieurement par le Parlement pour que les modalités d'application de ces tests soient conformes aux interprétations de la Charte, entre autres.

C'est simplement parce que la Loi sur la marine marchande du Canada n'est modifiée qu'à peu près tous les 20 ans et n'est donc pas très souvent examinée par la Chambre. C'est le moment idéal d'introduire cette disposition. Tout comme la Garde côtière met en place la nouvelle procédure de réglementation décrétée en janvier par le Gouverneur en conseil, nous devrions aussi en profiter pour actualiser cette loi.

Qu'on puisse tester un marin, un capitaine ou un pilote quand il fait escale à Détroit mais qu'on ne puisse pas le faire quand il fait escale avec le même bateau à Thunder Bay, cela me semble vraiment anormal. Toutes les autres dispositions de cette loi visent à la compatibilité avec les conventions internationales et avec les textes américains mais il s'agit. . .

Si l'accident de l'*Exxon Valdez* ne nous a rien appris d'autre, il nous a sûrement appris les dangers de la navigation en état d'ébriété.

Mme Hunter (Saanich—Les Îles-du-Golfe): Je voudrais que les témoins du gouvernement nous disent aussi où ils inscriraient cette disposition dans le projet de loi.

Je tiens par ailleurs à ajouter, en faveur de cet amendement, que les amendements aux règlements concernant le transport ne sont pas mutuellement exclusifs.

Que les témoins du gouvernement nous disent donc comment cette disposition pourrait être contestée. Quand on encourage la population à accepter ces contrôles sur nos routes, pourquoi ne pas soumettre les marins au même genre de contrôle? Comme mon collègue vient de le rappeler, si le capitaine de l'*Exxon Valdez* n'avait pas été saoul, cet accident ne serait pas arrivé. C'est la même chose qu'un horrible accident de la route causé par un ivrogne au volant.

[*Text*]

If we can put forward an amendment that will prevent or deter that kind of behaviour on the part of these seamen, where should we put it? If not here, where? How would it be challenged?

Mr. Turner: Well, I shall attempt to answer.

As I said before, I'm certainly not the expert in this program; but I am aware, from discussions with the people in the Department of Transport, our parent department, who have been working full-time on this for the last couple of years, that this is a highly complex field.

The program that is being drawn up and that would be reflected in legislation to be proposed to the House of course deals with a much broader range, including not just a range of transportation modes and a range of safety-sensitive positions within them, but a much broader range in the sense that it's designed to require operating companies to have in place the kinds of employee assistance programs and testing programs that are seen as being fundamental to getting at the root causes of impairment and substance abuse. The sections within the proposed legislation that I've seen that deal with testing are in fact only a small portion of that.

• 1705

Should your committee, and of course the House, wish to include a section in here that authorizes testing, or rather authorizes specifically that the Governor in Council may bring forward regulations respecting testing, I'm really not in a position to say whether that would be intra vires the Canada Shipping Act, given its focus on navigation per se. It might in fact be allowable under certain sections with respect to certification of watch-keepers and officers; but with respect to a section that deals essentially with pollution and pollution prevention, while I understand the intent, I'm not in a position to advise you that this would in fact be considered intra vires if challenged, given that it does not relate to navigation per se or to the ship per se.

Maybe Mr. Gauthier can comment further on that.

Mr. Gauthier: No, I have no specific comment. Again, it's a matter that would have to be studied somewhat more carefully than just to voice an opinion on whether or not that would be intra vires or ultra vires.

If the entire government initiative on substance use is to be adopted by a federal statute, then I presume there's authority somewhere in the Constitution to vest it in the hands of the federal government. Whether or not it's navigation or shipping is another story, but that's not the only head of authority the federal government has. It could be peace, order, and good government, or whatever. Who's to tell? Putting it in the Canada Shipping Act or another marine statute does not necessarily mean that the only source of authority is navigation and shipping. It could be another federal source of authority.

As I understood it, the question is fundamentally one of policy, as to whether or not one puts that in this statute and in some manner pre-empts the work being conducted in this other initiative, of which I know nothing, or otherwise.

[*Translation*]

Si un amendement peut prévenir ce genre d'accident, cette inconduite des marins, à quel article devrions-nous le proposer si nous ne pouvons le faire ici? Comment pourrait-il être contesté?

M. Turner: Je vais vous répondre de mon mieux.

Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas expert en la matière mais je sais, pour en avoir discuté avec des responsables du ministère des Transports, notre ministère de tutelle, qui travaille à plein temps sur cette question depuis deux ans, que c'est un domaine excessivement complexe.

Le programme envisagé, qui se retrouvera dans la mesure législative qui sera proposée à la Chambre portera, bien entendu, sur un éventail beaucoup plus large, comprenant non seulement les modes de transport et les postes à «sécurité maximum», mais un champ d'application beaucoup plus large dans la mesure où il imposera aux compagnies d'instaurer le genre de programme d'assistance pour les employés et de tests considérés essentiels pour combattre les problèmes de drogue, d'alcoolisme, etc. au travail. Les articles que j'ai vus et qui traitent des tests ne représentent en fait qu'une petite partie de ce projet de loi.

Si votre comité, et bien entendu, la Chambre, souhaitaient inclure un article qui autorise les tests, ou plutôt qui autorise le gouverneur en conseil à proposer des règlements concernant les tests, il me serait véritablement impossible de vous dire si c'est compatible avec la Loi sur la marine marchande du Canada qui ne parle que de navigation. Cela pourrait être envisagé dans le cadre d'articles concernant l'accréditation des hommes de quart et des officiers; mais s'agissant d'un article qui traite essentiellement de pollution et de prévention de la pollution, bien que je comprenne l'intention, il m'est impossible de vous dire si elle pourrait être contestée avec succès dans la mesure où cela ne concerne pas directement la navigation ou le navire lui-même.

M. Gauthier a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Gauthier: Non, je n'ai rien de particulier à ajouter. Encore une fois, c'est une question qu'il faudrait étudier d'une manière plus approfondie avant de pouvoir vous dire si cette disposition pourrait être considérée intra ou ultra vires.

Si l'initiative gouvernementale sur les abus de substances toxiques est adoptée sous forme de loi fédérale, je suppose qu'il y a quelque part dans la Constitution le pouvoir d'en confier la responsabilité au gouvernement fédéral. Qu'il s'agisse ou non de navigation ou de marine marchande, c'est une autre histoire, mais ce n'est pas le seul motif de pouvoir du gouvernement fédéral. Il y a aussi la paix, l'ordre et le bon gouvernement, etc. Qui peut le dire? L'inscrire dans la Loi sur la marine marchande du Canada ou dans une autre loi maritime ne signifie pas nécessairement que la seule source de compétence, c'est la navigation et le transport maritime. Ce pourrait être une autre source fédérale de compétence.

Sauf erreur, c'est essentiellement une question de politique. Doit-on ou ne doit-on pas inscrire cette disposition dans cette loi et courir le risque d'empiéter sur le terrain de cette autre initiative dont je ne connais rien?

[*Texte*]

Mr. Richardson: First I want to respond to Mr. Fulton's point regarding the regulatory reform measures we just enacted. I don't accept the analogy that we did that in this bill and it is something new, so let's bring in impairment testing programs at the same time. I think the two are quite different, in that regulatory reform would have to occur with each bill, and I think you would do it on an ongoing basis as we introduced new legislation in Parliament.

This one is quite unique, and I have some difficulty with it as a stand-alone motion too.

I must say that I welcome the interest of Mr. Fulton and Ms Hunter in this, because we have been at this for two years, as Mr. Belsher noted. In fact, I think it was as a result of Mr. Belsher's initiative that this discussion began in the House of Commons Standing Committee on Transport.

What we're looking for in a broad, somewhat omnibus bill is to bring legislation into effect that would allow impairment testing in any field of transportation in Canada, whether it be rail, air, or shipping, or anything else for that matter. That discussion of legislation has been ongoing for two years, in negotiations that have not been particularly easy at times, with unions, the transportation industries, and those who are concerned about civil rights.

It's not a simple matter, and it's one that I think we are progressing with. We have legislation pending that would cover the good intentions of Mr. Fulton's motion. However, I think it's one that is much broader. We're hoping that there will in fact be less concern about it being challenged, as suggested by counsel here, by way of the charter or whatever.

So at this point I would say that, while I think we are all somewhat in agreement with the intention here, within this particular bill at this time is probably not the appropriate place to do this. Legislation that will do the same thing on a much broader basis is pending.

• 1710

On Ms Hunter's comments, although we agree with the tragedy that she referred to with the *Exxon Valdez*, impaired driving, whether it is in a car, a ship, or a plane, is in the Criminal Code now, and it is against the law.

Mr. Fulton: Let's read it literally. It says, "respecting the establishment of an impairment testing program for seamen, masters and pilots".

It seems to me the minister, the Governor in Council, the commissioner, and the Coast Guard itself can in fact be as cocoon oriented as they like in how it evolves in terms of the ongoing negotiations. We know that we are reaching the end of the 34th Parliament and there is still nothing that there really should be in the shipping, aeronautic, or rail field. I think there is a general and growing consensus that there should be. I think simply opening the door. . .

I can't imagine any Canadian, regardless of their occupation, being concerned simply that under the Canada Shipping Act the Coast Guard and the Department of Transport are going to establish an impairment testing program. As I said,

[*Traduction*]

M. Richardson: Je vais commencer par répondre à l'argument de M. Fulton concernant la réforme de la réglementation que nous venons tout juste de faire entrer en vigueur. Je n'accepte pas votre analogie prétextant que, puisque nous l'avons fait dans ce projet de loi et que c'est une nouveauté, faisons-en autant pour les programmes de tests d'incapacité. Les deux choses sont tout à fait différentes dans la mesure où chaque projet de loi entraîne une réforme de la réglementation et c'est ce que nous faisons en permanence chaque fois que nous déposons une nouvelle loi du Parlement.

Le cas présent est tout à fait unique et d'ailleurs le fait qu'il fasse l'objet d'une motion distincte me pose également un problème.

Je dois dire que je suis touché de l'intérêt manifesté par M. Fulton et par M^me^ Hunter, car cela fait deux ans que nous travaillons sur cette question, comme M. Belsher l'a rappelé. En fait, je crois que c'est à la suite d'une initiative de M. Belsher que cette discussion a commencé au sein du Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Notre objectif est de proposer une loi cadre qui autorisera les tests d'incapacité dans tous les domaines de transport au Canada, qu'il s'agisse du transport par rail, par air ou par eau ou par tout autre moyen d'ailleurs. Cela fait deux ans que cette discussion législative dure, deux ans de négociations qui n'ont pas toujours été particulièrement aisées avec les syndicats, les industries de transport et tous ceux qui s'intéressent aux droits civils.

La question n'est pas simple mais je crois que nous progressons. Nous avons un projet qui reprend les bonnes intentions de la motion de M. Fulton. Cependant, je crois que notre projet est plus vaste. Nous espérons que le risque de contestation sera moindre, comme l'a dit notre conseiller, qu'elle soit faite au nom de la Charte ou de toute autre chose.

Bien que nous soyons pratiquement tous d'accord sur l'intention, je crois que pour ce projet de loi, ce n'est ni le lieu ni le moment opportuns. La loi qui permettra de réaliser les mêmes objectifs mais sur une échelle plus large est sur le point d'être proposée.

Pour ce qui est des commentaires de M^me^ Hunter, bien que nous soyons d'accord avec elle au sujet de la tragédie de l'*Exxon Valdez*, la conduite en état d'ébriété, qu'il s'agisse d'une voiture, d'un bateau ou d'un avion, est sanctionnée par le Code criminel, par la loi.

M. Fulton: Permettez-moi de relire ma motion. Elle dit: «concernant l'établissement d'un programme de tests de dépistage d'incapacité pour les marins, les capitaines et les pilotes».

Le ministre, le gouverneur en conseil, le commissaire et la Garde côtière elle même, peuvent croire qu'ils ont tout le temps de négocier. Nous, nous savons que nous arrivons à la fin de la 34^e^ législature et qu'il n'y a toujours aucune disposition allant dans ce sens dans les domaines de la navigation, de l'aéronautique ou du rail, alors que tout le monde le réclame de plus en plus. Simplement ouvrir la porte. . .

Je n'arrive pas à m'imaginer qu'un Canadien, quel que soit sont métier, puisse avoir des raisons de s'inquiéter du simple fait que la Garde côtière et le ministère des Transports introduisent dans la Loi sur la marine marchande du Canada un

[*Text*]

I don't even suggest that at the first level, as it is being initiated, an impairment testing program should be intrusive, and there is no way in which a non-intrusive test can be challenged. It is simply not possible.

That is why the National Research Council has developed this: because it is based on reflexes, eye dilation, ability to hear, ability to move your fingers, ability to flex your large flat muscles, and so on. You don't have to pee; you don't have to give blood; you don't have to puke or jump off a building, or anything.

It seems to me that where you were talking about accidents. . . In the *Exxon Valdez* accident, 8% of the oil spilled has been picked up. It has cost $2 billion. It has wreaked billions of dollars in havoc on the environment on the edge of my constituency.

Surely we should at least take the first trepid step.

That is all I am arguing.

Mrs. Catterall: It is not even a first step, and I ask especially government members to look at it in the context. All this section does is say, "The Governor in Council may make regulations". All it is doing is giving cabinet the power, if it decides two months or six months or two years from now to implement a program such as this, to do so. It is not saying that anything will happen or must happen or that such a program shall be implemented. It is just that the power is there if a government chooses to use it.

With only one modification, on that basis I am prepared to support it, because it is obviously going to have to be the subject of a lot of discussion before that power is in fact exercised.

I shall ask my colleague if he has some gender-neutral language to put in there.

The Chairman: Seapersons. You are quite correct. I don't know; I have never called anybody—

Mrs. Catterall: Mariners, perhaps. Sailors. Give me a word.

Mr. Fulton: "Mariners" would be all right.

Mrs. Catterall: I will move that as a subamendment then.

Do I need to write it out, or is it considered to be a friendly amendment?

Mr. Fulton: It's friendly.

The Chairman: It's a friendly amendment. So the motion we now have on the floor is modified so that it is a testing program for mariners, masters, and pilots.

Ms Hunter: Could I ask just one tiny question?

The Chairman: Yes. And then I will get Lee, and the officials, and then. . . I would like to wrap this up. I think we have the issue clearly in front of us.

Ms Hunter: I am just a little bit confused about your parallel about it being illegal to be impaired. It is illegal to be impaired—you are right about that—but the roadside check analogy that I am talking about is a deterrent. We have nothing on the seas now that would act as a deterrent, except that you can be charged after the fact.

[*Translation*]

programme de tests de dépistage d'incapacité. Je suggère même que ce programme soit strictement réglementé. Je ne vois donc pas de motif de contestation. C'est tout simplement impossible.

C'est la raison pour laquelle le CNR a mis au point ce test sur les réflexes, la dilatation oculaire, l'acuité auditive, la mobilité des doigts, le contrôle des muscles, etc. On ne vous oblige pas à faire pipi, à donner votre sang, à vomir ou à sauter par la fenêtre.

Il me semble que quand il s'agit de catastrophes. . . Dans le cas de l'*Exxon Valdez*, seulement 8 p. 100 du pétrole déversé a été récupéré. Le nettoyage a coûté 2 milliards de dollars. Les dégâts pour l'environnement, à deux pas de ma circonscription, représentent des milliards de dollars.

Nous devrions au moins faire l'effort d'un premier pas.

C'est tout ce que je demande.

Mme Catterall: Ce n'est même pas un premier pas et je demande tout particulièrement aux députés du gouvernement de le considérer dans ce contexte. Cet article dit simplement: «le gouverneur en conseil peut prendre des règlements». Il s'agit tout simplement de donner au Cabinet le pouvoir, s'il décide dans deux mois, dans six mois ou dans deux ans, d'appliquer un tel programme, de le faire. Il ne s'agit pas d'imposer ou de rendre obligatoire quoi que ce soit. Il s'agit simplement du pouvoir nécessaire si le gouvernement choisit de le faire.

Avec une seule modification, sur cette base, je suis prête à appuyer cette motion, parce que de toute évidence, les discussions de manqueront pas avant que ce pouvoir ne soit exercé dans les faits.

Je demanderais à mon collègue s'il ne pourrait pas utiliser des termes plus neutres, en anglais.

Le président: Seapersons au lieu de seamen. Vous avez tout à fait raison. Je ne sais pas; je n'ai jamais appelé quelqu'un. . .

Mme Catterall: «Mariners», peut-être. «Sailors». Trouvez-moi donc quelque chose.

M. Fulton: «Mariners» irait très bien.

Mme Catterall: J'en fais un sous-amendement.

Voulez-vous que je le rédige, ou le considérez-vous comme un amendement amical.

M. Fulton: Amical.

Le président: C'est un amendement amical. Le texte de la motion en anglais est modifié, «mariners» remplaçant «seamen».

Mme Hunter: Pourrais-je poser une toute petite question?

Le président: Oui. Ensuite, je demanderai à Lee, et aux fonctionnaires et ensuite. . . J'aimerais en finir. Je crois que nous avons fait le tour de la question.

Mme Hunter: Je n'ai pas très bien compris quand vous avez dit que la conduite automobile ou le pilotage d'avions ou de bateaux en état d'ébriété était illégal. C'est illégal—vous avez tout à fait raison—mais les contrôles dont je parlait le long des routes ont un effet dissuasif. Il n'y a rien en mer qui joue le même rôle sauf qu'on peut être inculpés a posteriori.

[*Texte*]

Mr. Fulton: At the moment there has to be an accident.

Ms Hunter: That's why this is a very useful and critical amendment, given the events that have happened on the west coast.

Mr. Belsher: I like the thrust of what Mr. Fulton is trying to do here, but I really worry about trying to put it in with the pollution response. We are talking about substance abuse; that is the thrust of what we are trying to get at here.

Ms Hunter: They can abuse themselves in any way they like on their off-time.

The Chairman: Hold on, let's get the issues set out here.

Ross, do you have anything further to say?

• 1715

Mr. Belsher: No.

You're wanting this, Jim, on page 3, then?

Mr. Fulton: In clause 5. Counsel suggested that's where it should go. I didn't actually pick the spot.

The Chairman: The counsel has a problem with one word, but let's just deal with the substance here.

Mr. Richardson: With respect to Mrs. Catterall's comment, it might be worth while to flip to page 21 of the proposed amendments to see what follows, this being merely the introduction to Mr. Fulton's thrust.

I think we are getting somewhat beyond the scope of this bill. To reiterate, it was suggested that this is a first step. I think we've gone a lot further than a first step in the Standing Committee on Transport, with regard to safety and the whole implication of impairment and safety in the country. This has been under discussion for two years. Legislation is pending that will more broadly cover the very points Mr. Fulton's amendment addresses. I think that would be a far more appropriate place to have that legislation, rather than attempting to include random testing and offences in a pollution control bill.

The Chairman: Jim, it's your motion, so you get the last word.

Mr. Fulton: I'm just going to touch on what Lee just touched on. On page 21, the amendment to clause 9 would be made parallel with my proposal for clause 5. It would read:

> Any mariner, master or pilot who fails an impairment test prescribed by any regulations made under paragraph 657(1)(a.1) or who, without reasonable excuse, fails or refuses to comply with a demand made to that person under such regulations

—is guilty of an offence... It just provides for the summary and indictable wording. It's what you have to have in order to have an offence; but it's not an attempt, as you might have thought, Lee, in terms of the wording, to reintroduce the word "random" or "narcotic". I never intended either of those to be included. It makes it far too complicated. I just wanted "impairment".

[*Traduction*]

M. Fulton: Pour le moment pour être inculpé il faut qu'il y ait accident.

Mme Hunter: C'est la raison pour laquelle j'estime que c'est un amendement très utile et crucial compte tenu des événements qui ont eu lieu sur la côte Ouest.

M. Belsher: Je comprends très bien les intentions de M. Fulton, mais cela n'a pas grand chose à voir avec les interventions en cas de pollution. Vous nous parlez d'abus de substances toxiques.

Mme Hunter: Il peuvent abuser de ce qu'il veulent quand il ne sont pas de service.

Le président: Un instant, ne nous égarons pas.

Ross, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Belsher: Non.

Vous vouliez, Jim, le proposer à la page 3?

M. Fulton: À l'article 5. C'est à la suggestion de notre conseiller. Ce n'est pas moi, c'est lui qui a choisi.

Le président: Il y a un mot qui pose un problème à notre conseiller mais revenons d'abord sur le fond.

M. Richardson: À propos du commentaire de M^me^ Catterall, je vous conseille d'aller à la page 21 de la liasse d'amendements pour voir la suite, car ce n'est que l'introduction de ce que M. Fulton propose.

Je crois que nous nous écartons un peu de la portée du projet de loi. M. Fulton a dit qu'il ne s'agissait que d'une première étape. Je crois que nous avons été beaucoup plus loin au Comité permanent des transports en ce qui concerne la sécurité et la notion d'incapacité. Cela fait deux ans que nous en discutons. La loi qui sera proposée reprendra de manière encore plus ample ce que propose M. Fulton. Je crois qu'il serait beaucoup plus opportun de l'inscrire dans cette nouvelle loi plutôt que d'essayer d'inclure ces tests aléatoires et ces délits dans un projet de loi sur le contrôle de la pollution.

Le président: Jim, c'est votre motion, à vous le dernier mot.

M. Fulton: Je me contenterai de revenir sur ce que vient de dire Lee. Je me propose de modifier mon amendement à l'article 9 conformément aux modifications que j'ai apportées à mon amendement à l'article 5. Désormais, il se lira:

> Tout marin capitaine ou pilote qui échoue à un test de dépistage d'incapacité prévu par un règlement visé à l'alinéa 657(1)a.1) ou qui, sans excuse raisonnable, omet ou refuse de se conformer à une demande qui lui est faite conformément à un tel règlement, commet soit une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire... soit un acte criminel...

—avec les sanctions prévues dans les deux cas. C'est indispensable pour déterminer qu'il y a eu infraction; mais je n'ai pas du tout l'intention, comme vous l'avez peut-être pensé, Lee, de réintroduire les termes «au hasard» ou «stupéfiant». Cela n'avait jamais été mon intention au départ, n'importe comment. Cela complique beaucoup trop. «Incapacité» me suffisait.

[*Text*]

The Chairman: The legislative counsel has raised the concern that in the act the term ''seaman'' is used as opposed to ''mariner''. In my view it doesn't preclude the amendment from using the term ''mariner''. This term is not defined otherwise and it's inconsistent with the other term in the act.

There are certain indications as to the way this amendment is going to go that might render this issue irrelevant; but, as it's your motion, Mr. Fulton, you get to choose which word you want to put in the amendment.

Mr. Fulton: Obviously I think it's best to go with ''mariner'', Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, the word ''mariner'' is therefore the one in the amendment. The amendment is moved by Mr. Fulton.

Amendment negatived

Clause 5 agreed to

On clause 6

The Chairman: What I'd now like to do procedurally is to deal with the two amendments to clause 6 that are in front of us and then take a short break. That will give all of us an opportunity to do various things, but it will also give Mrs. Catterall an opportunity to work up an amendment when we shall get to that. Then we also have various provisions on advisory councils coming up as well, which I know are substantive issues.

With that, may I ask for a motion from Mr. Richardson to move the amendment to clause 6. I don't have a number on it, actually. It's a new one from the government. I'll just read it. It is moved by Mr. Richardson that clause 6 of Bill C-121 be amended by striking out lines 30 to 33 on page 3 and substituting the following:

''oil''

''oil'' means petroleum in any form, including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products;

The words ''petroleum'', ''including crude oil'', and ''refined products'' are underlined, and therefore those are the amendments.

Are there any questions, comments, or discussion?

• 1720

Mr. Richardson: I understand that there was a discrepancy in the bill between the English and French definitions of the word ''oil''. This clarifies that in both languages. If there was anything in addition to that, perhaps the officials could add. . .

Mr. Ring: That's it.

Mr. Richardson: That's it.

Mr. Fulton: At the moment it reads, ''but does not include dredged spoil''. In the new language there is no reference to dredged spoil at all.

Mr. Gauthier: In tackling the problem of the discrepancy between the French and English versions, a number of other definitions were looked at to see if one could be fastened upon that would be linguistically correct and at the same time cover the ambit of the subject-matter in these provisions. Our research led us to the definition of ''oil'' in the OPRC Convention, which, for a variety of reasons, had not been initially brought into the text. What you see here is the definition of ''oil'' in the OPRC Convention. It also transpires that it's substantially the same definition as is in the MARPOL Convention.

[*Translation*]

Le président: Notre conseiller législatif nous informe que dans la loi c'est le terme «seaman» qui est utilisé et non pas «mariner». À mon avis, cela n'empêche pas d'utiliser dans l'amendement le terme «mariner». Ce terme n'est pas défini autrement et n'est pas incompatible avec le terme utilisé dans la loi.

Certains indices me laissent d'ailleurs penser que le sort de cet amendement rend cette question un peu superflue. Cependant, comme c'est votre motion, M. Fulton, vous avez le droit de choisir le mot qui vous convient.

M. Fulton: Il est évident qu'il est préférable de choisir «mariner», monsieur le président.

Le président: Très bien, dans l'amendement, ce sera donc «mariner». Cet amendement est proposé par M. Fulton.

L'amendement est rejeté

L'article 5 est adopté

Article 6

Le président: J'aimerais du point de vue de la procédure que nous réglions le sort des deux amendements proposés à l'article 6 puis que nous fassions une petite pause. Cela nous permettra de faire un certain nombre de choses mais cela donnera aussi l'occasion à M^me^ Catterall de réfléchir à son amendement. Ensuite, il y a plusieurs autres dispositions concernant les conseils consultatifs dont je sais qu'elles sont importantes.

Cela dit, je prie à M. Richardson de proposer son amendement à l'article 6. Je n'ai pas de numéro. C'est un nouvel amendement proposé par le gouvernement. Je vais simplement le lire. Il est proposé par M. Richardson que l'article 6 du projet de loi C-121 soit modifié par substitution, aux lignes 5 à 10, page 4, de ce qui suit:

«hydrocarbure»

«hydrocarbure» s'entend du pétrole sous toutes ces formes, notamment le pétrole brut, le fuel oil, les boues, les résidus d'hydrocarburés et les produits raffinés.

Ce sont les termes soulignés «s'entend du pétrole», «brut» et «produits raffinés» qui sont modifiés.

Y a-t-il des questions, des commentaires ou un débat?

M. Richardson: Il y avait une différence dans le projet de loi entre la définition anglaise et la définition française de «hydrocarbures». La définition est précisée dans les deux langues. S'il y a quelque chose d'autres, les hauts fonctionnaires peuvent l'expliquer. . .

M. Ring: C'est tout.

M. Richardson: C'est tout.

M. Fulton: La première version mentionne ceci: «à l'exclusion des déblais de dragage». La deuxième n'y fait pas allusion du tout.

M. Gauthier: En vue de régler le problème de la différence entre les textes français et anglais, nous avons examiné un certain nombre d'autres définition acceptables quant à la forme et quant au fond. Notre recherche nous a mené à la définition «d'hydrocarbures» dans la Convention OPRC, laquelle, pour certaines raisons, n'avait pas été retenue dans le texte initial. La nouvelle définition est donc la définition de la Convention OPRC. Il se trouve qu'elle recoupe en grande partie celle de la Convention MARPOL.

[*Texte*]

Mr. Fulton: So would dredged spoil be included in the definition we're now going to include?

Mr. Gauthier: It would not.

Amendment agreed to

The Chairman: Now I'll ask you to turn to the second amendments to clause 6, in English and in French, on page 6.

It is moved by Mr. Richardson that clause 6 of Bill C-121 be amended by striking out line 1 on page 4 and substituting the following:

(ii), that carry oil as cargo

Mr. Fulton: I wonder why we're deleting the words "or as fuel", because here we've got two ships, each of whose gross tonnage is less than that mentioned in the earlier paragraphs, which is an oil tanker of 150 tonnes and a ship other than an oil tanker of 400 or more tonnes. We're shrinking the definition. I'd like to know why we would be, in effect, exempting ships that carry oil as a fuel, since we've already indicated that they're towed or pushed together and their aggregate tonnage is 150 or more gross tonnes.

Mr. Ring: We're exempting them if they fall between the 150 tonnes for a tanker and the 400 tonnes. The way it's drafted—and I know it's a bit complex—it captures tug and barge combinations that are not tankers but whose aggregate total falls between the 150 tonnes and the 400 tonnes. Therefore it is inequitable to tugs and barges because their aggregate total is under 400 tonnes. So when their aggregate is over 400 tonnes, they'll be a ship and they'll be trapped; but between the 150 tonnes, where you're a tanker, and the 400 tonnes, if you remove the words "or as fuel" they're not trapped.

Mr. Turner: The purpose there, too, is that otherwise you end up in a situation where a tug of 160 tonnes running around on its own doesn't normally come under these regulations, as was the intent, but as soon as it hooks up to a barge full of wood chips, with no oil at all in it, it comes under the law, which was not the intent. That's the point. If the barge is carrying oil, then of course it does come under the—

Mr. Fulton: At 150 tonnes, yes.

Mr. Turner: At 150 tonnes.

This we could perhaps refer to as the west coast amendment, sir, since it affects your section more than the rest of the world.

Mr. Fulton: I'm always glad to see west coast amendments, as long as they protect the environment.

Amendment agreed to

Mr. Fulton: I have a question in relation to subparagraph (iii) there, a ship that is on location engaged in exploration or drilling. I was looking at OPA and at the British and Welsh legislation. I recognize the regulations there are under COGLA, but I wonder why we have that exemption there. I am thinking, for example, of what I spoke of earlier. When we had Shell drilling off Cape St. James a number of years ago, off the southern tip of the Queen Charlotte Islands, that vessel was

[*Traduction*]

M. Fulton: Les déblais de dragage entrent-ils dans la nouvelle définition?

M. Gauthier: Non.

L'amendement est adopté

Le président: Je vous prie maintenant de passer au deuxième amendement à l'article 6, en anglais et en français, page 6.

M. Richardson propose que l'article 6 du projet de loi C-121 soit modifié par substitution, à la ligne 25, page 4, de ce qui suit:

en tant que cargaison

M. Fulton: Je me demande pourquoi les mots «ou combustible» sont supprimés. Nous avons ici deux navires, chacun d'une jauge brute moindre que celle qui est mentionnée dans des alinéas antérieurs, un pétrolier de 150 tonnes et un navire autre qu'un pétrolier de 400 tonnes ou plus. Nous réduisons la portée de la définition. Je voudrais bien savoir pourquoi nous exemptons, de fait, les navires ayant à bord des hydrocarbures en tant que combustible; nous avons déjà indiqué qu'ils sont tirés ou poussés ensemble et que leur jauge brute totale est de 150 tonnes ou plus.

M. Ring: Nous les exemptons s'ils se trouvent entre les 150 tonnes pour un pétrolier et les 400 tonnes. De la façon dont le texte est rédigé—je sais que c'est un peu compliqué—il comprend les combinaisons remorqueur et barge qui ne sont pas des pétroliers mais dont la jauge totale se trouve entre 150 tonnes et 400 tonnes. La situation est injuste pour les remorqueurs et les barges puisque leur jauge combinée est de moins de 400 tonnes. Si elle est de plus de 400 tonnes, ils sont considérés comme des navires et sont visés; de 150 tonnes, pour un pétrolier, à 400 tonnes, sans les mots «ou combustible», ils ne sont pas visés.

M. Turner: Il y a par ailleurs le fait qu'un remorqueur de 160 tonnes qui naviguerait sans rien tirer ne serait normalement pas visé par ces dispositions, et il ne serait donc pas sensé l'être. Cependant, sans la modification, dès qu'il tirerait une barge de copeaux de bois, par exemple, rien qui ressemble à des hydrocarbures, il serait visé par la loi. Ce n'est pas là l'objet. Évidemment, si la barge contenait des hydrocarbures, il serait visé. . .

M. Fulton: À 150 tonnes.

M. Turner: À 150 tonnes.

C'est en quelque sorte l'amendement de la côte ouest, monsieur Fulton, puisqu'il concerne votre région du pays plus que toute autre.

M. Fulton: Je suis toujours disposé à faire bon accueil aux amendements de la côte ouest, à condition qu'ils protègent l'environnement.

L'amendement est adopté

M. Fulton: J'ai une question au sujet du sous-alinéa (iii), concernant un navire qui se trouve sur les lieux et qui est engagé dans des opération de recherche, notamment par forage. J'ai examiné la législation de l'OPA, la législation britannique et la législation du pays de Galles. Je sais que la réglementation relève de l'APGTC, mais je m'interroge de cette exemption. Je reviens à mon exemple de tout à l'heure. Lorsque Shell a mené des opérations de forage au large du Cap St. James il y a

[*Text*]

having 50-and 60-foot waves breaking over it and it had a very substantial amount of fuel on board. I believe it was there for a six-month drilling program.

• 1725

Why would we be specifically exempting ships that quite often are moored perhaps in an even more dangerous situation than one would find them in if they were on transit from the Mediterranean to Placentia Bay?

Mr. Gauthier: Yes, we are specifically exempting them from the application of the Canada Shipping Act, but those particular units that are described in the provisions come under the jurisdiction of the Department of Energy, Mines and Resources and two accord boards, the Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board. That particular exemption mirrors the existing exemption for part XV of the Canada Shipping Act, which is found in subsection 655(2), and because these are added provisions that have a greater scope of application, we have simply repeated, as a legal technique, the exemption that is already contained in the act.

In other words, it is a split jurisdiction when it comes to platforms that are engaged and so on in the exploration and exploitation. That is not to say it is not regulated, but it is not regulated by Transport Canada.

Mr. Ring: One further point. Apart from the legal explanation, which you just received, we have had discussions with the Department of Energy, Mines and Resources respecting the application of like provisions under the Oil and Gas Conservation and Protection Regulations, they have given us a letter of intent that they will cover similar provisions under their legislation and regulations as are contained here from a policy point of view.

The Chairman: Is there further discussion of that amendment?

Mrs. Catterall: Not specifically on the amendment.

The Chairman: Actually, we carried that amendment, didn't we?

Mrs. Catterall: I thought we did.

The Chairman: Yes. So we are just generally on clause 6 before we get to the sections that we still have in front of us.

We'll adjourn for, say, a maximum of seven minutes, because that will get us back here at 25 minutes to the hour, and if Marlene could use the opportunity to make sure she understands where she is going to move her amendment, we'll call that as the next item. Then we will go to the various amendments respecting advisory councils.

• 1728

• 1738

The Chairman: Order.

Subject to the committee's agreement, my thought is that we will plough on and see how we do. If members are fainting from hunger and want to propose an adjournment, we could break for a short adjournment. That seems to me to be a better way to go, because we don't know how long we are going to go on. We'll do it that way.

[*Translation*]

quelques années, à la pointe sud des Îles de la reine Charlotte, le navire qui était sur place était ballotté par des vagues de 50 à 60 pieds, il avait une quantité importante de combustible à bord. Je crois qu'il a été sur les lieux pendant six mois.

Pourquoi exempterions-nous précisément des navires qui très souvent mouillent dans des endroits plus dangereux que ceux qui se trouvent en transit entre la Méditerranée et la Baie de Plaisance?

M. Gauthier: Nous les exemptons précisément de l'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais ils tombent sous la compétence du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources ainsi que de deux offices chargés de mettre des accords en oeuvre, l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extra-côtiers et l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extra-côtiers. L'exemption est la même que celle qui est prévue à la partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada, au paragraphe 655(2). Comme ces dispositions ont une grande portée, nous avons repris, comme technique de rédaction juridique, l'exemption qui se trouvait déjà dans la Loi.

En d'autres termes, les plate-formes qui procèdent à des opérations de recherche et de mise en valeur relèvent d'une compétence partagée. Elles sont réglementées, mais par Transport Canada.

M. Ring: Il convient par ailleurs de mentionner ceci. Mis à part les considérations d'ordre technique, nous avons eu des entretiens avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources relativement à des dispositions du même genre dans les règlements sur la conservation et la protection du pétrole et du gaz. Le ministère ce nous a remis une déclaration d'intention en prévision de dispositions du même genre dans le cadre de sa loi et de ses règlements.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou observations au sujet de l'amendement?

Mme Catterall: Pas au sujet de l'amendement.

Le président: Nous avons déjà adopté cet amendement, n'est-ce pas?

Mme Catterall: Je crois que oui.

Le président: Nous discutons donc de l'article 6 de façon générale avant de passer à autre chose.

Nous allons suspendre nos travaux pour au plus 7 minutes. Nous reprendrons à 17h35. Entre-temps, Marlene va trouver l'endroit approprié pour présenter son amendement. Ce sera le premier que nous examinerons après la pause. Ensuite, nous passerons aux amendements relatifs aux conseils consultatifs.

Le président: À l'ordre.

Si le comité est d'accord, nous allons nous y mettre et voir ce que cela donnera. Et si les députés ont trop faim et veulent faire une pause, nous nous arrêterons brièvement. C'est la meilleure façon de procéder, parce que nous ne savons pas combien de temps encore il nous faudra.

[*Texte*]

We now have in front us pages 7 and 8, which represent amendments proposed to clause 6 by Mr. Fulton. So I take those amendments as moved by Mr. Fulton, if he wishes to speak to them. I take it that it makes sense to deal with those as a package.

Mr. Fulton: Yes. If I could just seek advice from the chair regarding the definitions section, as you know, I have two amendments that I would call the Brander-Smith amendments. One is in relation to the scheduling within which we would get the response capacity, and I am suggesting that that should be up and running by January 1, 1994. That's in my amendment package, as well as the date upon which all Canadian ships will be double-hulled being moved to the year 2000 except for a couple of minor exemptions.

• 1740

I'm wondering whether procedurally I need to put those into the definition clause or I can put them where I've suggested, which would be in a new proposed section, 660.5.

The Chairman: I'm lost. I don't know about anybody else, but I thought we were dealing with something altogether different. First of all, I'm now informed there are some amendments of Mrs. Catterall's that would go ahead of Mr. Fulton's amendment in the order of the bill. So if you don't mind, let's go back to 1A and 1B. They got removed.

Mrs. Catterall: We're still on clause 6.

The Chairman: Let's first of all scrap where we were. Now we're dealing with amendments of Mrs. Catterall's, 1A and 1B. We'll deal first with 1A: that clause 6 be amended by adding immediately after line 5 on page 6 the following:

> (3.1) For waters in the geographic area north of the 60th parallel of north latitude, the Commissioner shall ensure that the Canadian Coast Guard has taken similar measures as those required from response organizations under paragraph 2(b).

Mrs. Catterall: I so move.

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: Mrs. Catterall, do you want to make a comment on that?

Mrs. Catterall: I was somewhat concerned in our hearings—and I raised this issue for discussion with, I think, the Canadian Shipowners Association—that while the requirements in response capability are very well laid out, they don't apply north of 60. It seems to me you can't put in place a national system that applies to all but one region of the country. But in fact that's what we have, unless we have this kind of amendment to the bill.

This simply ensures the same standards for response are available in the Arctic as are required across the country. We know there is room for regional variation based on the type of traffic and the capacity for response. But I just don't think we can have legislation that imposes requirements on the private sector that we don't impose where we as government take responsibility for the response capability. It's just to standardize it across the country.

[*Traduction*]

Nous en sommes aux pages 7 et 8, c'est à dire aux amendements de M. Fulton à l'article 6. Je les considère comme proposés. Je ne sais pas si M. Fulton voudrait les expliquer. Je pense qu'ils doivent être considérés comme un tout.

M. Fulton: Oui. Je voudrais avoir l'avis de la présidence pour ce qui est de l'article des définitions. J'ai deux amendements que je pourrais appeler les amendements Brander-Smith. Un a trait au calendrier d'établissement de la capacité d'intervention. Je propose qu'il soit constitué et prêt à être utilisé le 1er janvier 1994. Je propose également que tous les navires canadiens aient une coque double d'ici l'an 2000, sauf quelques exceptions mineures.

Du point de vue de la procédure, je me demande si je dois passer par l'article des définitions ou si je peux présenter mes amendements au nouvel article proposé 660.5 comme j'avais prévu de le faire.

Le président: Je suis perdu. Je pensais qu'il s'agissait de quelque chose d'autre. De toute façon, selon l'ordre prévu dans le projet de loi, il y a des amendements de Mme Catterall qui viennent avant. Nous devons donc revenir aux amendements 1A et 1B dans la liasse. Ils ont été laissés en plan.

Mme Catterall: Nous en sommes toujours à l'article 6.

Le président: Oublions ce que nous disions à l'instant. Nous examinons les amendements 1A et 1B de Mme Catterall. D'abord, 1A: il est proposé que l'article 6 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 6, page 6, ce qui suit:

> (3.1) Dans le cas des eaux situées dans la zone géographique au nord du soixantième parallèle de latitude nord, le commissaire veille à ce que la garde côtière canadienne ait pris des mesures similaires à celles prévues à l'alinéa (2)b) à l'égard des organismes d'intervention.

Mme Catterall: Je propose cet amendement.

[Voir *Procès-verbaux*]

Le président: Avez-vous quelque chose à dire au sujet de votre amendement, madame Catterall?

Mme Catterall: J'ai été quelque peu préoccupée par le fait au cours de nos audiences—je pense avoir abordé la question avec l'Association des armateurs canadiens—que si les exigences touchant la capacité d'intervention semblent suffisantes de façon générale, elles ne s'appliquent pas au nord du 60e parallèle. Il me semble qu'un réseau national doit recouvrir toutes les régions du pays. Or ce n'est pas ce que fait cet amendement au projet de loi.

Il fait simplement en sorte que les normes qui s'appliquent ailleurs au pays s'appliquent également dans la région arctique. Nous pouvons tenir compte de certaines différences régionales pour ce qui est de la circulation des navires et de la capacité d'intervention. Toutefois, nous ne pouvons pas imposer certaines normes au secteur privé et ignorer ces normes lorsque c'est le gouvernement qui est chargé de la capacité d'intervention. L'amendement propose que les mêmes normes soient appliquées partout au pays.

[*Text*]

Mr. Richardson: I thought this was well explained at the time it came up during the committee, but maybe Mr. Turner could do it again.

Mr. Turner: Since this is essentially a policy discussion we've had in-house, I'm glad to elaborate on it.

I think it's important to look at this in a larger context of not just how one responds to a spill but the other elements of how we prevent spills from happening in the first place: the preparedness and prevention aspects. We already have, through the regulations under the Arctic Waters Pollution Prevention Act, which apply in the Arctic, and the Shipping Safety Control Zone System, some of the strictest, if not the strictest, legislation and regulations in the world, for ice-covered waters and the ships that are permitted to operate in those waters. Unlike in southern Canada, the entire Arctic is divided into a series of zones with very specific entry and exit dates. Ships are allowed into specific parts of the Arctic only if they meet specific regulatory standards or ice classifications: Arctic Class 2, Arctic Class 3, and so on. This zone and date entrance system is really related to the structural capability of the vessels and is entirely aimed at this issue of safety and pollution prevention.

So we apply a much more rigorous standard in the Arctic in the first place, to prevent any kind of accident, and over the years we have developed unique standards of construction for Arctic-class ships. In fact, we are in the process—have been for the last several years—of amending the regulations that go under that act to update and modernize those standards further. We just recently had an international meeting with some of the various ''classification societies'', as they are called, and the administrations of other circumpolar nations on this very subject. There Canada's regulations were essentially accepted as the new international standard that will be used, and used by all the industry as well as the other countries, because of the work we've done in the Arctic and the R and D efforts.

• 1745

In other words, our structural standards and our entry and control standards for what ships we even allow in the Arctic are far more stringent than they are in the south.

To come to the question of preparedness, the second leg on the stool, if you like, we do have a significant response capability in the Arctic already. We have depots at Hay River, Tuktoyaktuk, and Iqaluit, and they're going to be establishing additional capability at Resolute Bay. Those depots have a substantial capability resident on site, and we have been increasing that capability over the last couple of years in recognition of the fact that we would, under the legislation, end up in effect as the primary response organization.

Arctic ice-breakers as well, when they go north, carry an additional capability package with them.

The sum of those is that we now have a response capability of fully 4,000 tonnes resident in the Arctic, and we have ice-breaker capability of 150 tonnes on each of the ships to deal with immediate response requirements. We have a series of

[*Translation*]

M. Richardson: Je pensais qu'il y avait eu une bonne explication à ce sujet lors des audiences du comité, mais M. Turner peut la reprendre.

M. Turner: Puisque c'est un point qui a surtout été discuté entre nous, je vais bien volontiers le développer davantage.

Il est important de tenir compte du contexte général. Il ne s'agit pas seulement d'intervenir en cas de déversement, mais également d'essayer de prévenir tout accident possible, ce qui suppose des efforts de préparation et de prévention. En vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui s'applique à l'article, et du Système de zones de contrôle de sécurité de la navigation, nous disposons déjà des lois et des règlements parmi les plus stricts, si non les plus stricts au monde, pour ce qui est des eaux recouvertes de glace et des navires qui peuvent y naviguer. Contrairement à ce qui est prévu pour le sud du Canada, l'Arctique tout entier est divisé en zones assorties de dates d'entrée et de sortie bien précises. En outre, les navires sont admis dans certaines zones de l'Arctique seulement s'ils répondent à des normes ou ont des cotes précises reliées à la navigation dans les glaces: de cote arctique 2, de cote arctique 3, etc. Ce système de zones et de dates d'entrée et de sortie tient compte de la capacité structurelle des navires et est entièrement axé sur la sécurité et la prévention de la pollution.

Dans l'Arctique, nos normes sont déjà beaucoup plus rigoureuses qu'ailleurs, afin d'éviter toute possibilité d'accident. Au cours des années, nous avons pu mettre au point des normes de construction pour les navires dits de cote arctique. Nous nous employons en ce moment même—nous avons commencé il y a quelques années—à mettre à jour et à moderniser ces normes par la voie de modifications au règlement afférent à la loi. Nous avons tenu dernièrement une réunion internationale entre «sociétés de classification», comme nous les appelons, et administrations de nations circumpolaires sur ce sujet. En raison du travail que nous avons effectué dans l'Arctique et de nos travaux de recherche et de développement à ce niveau, nos normes canadiennes ont été acceptées comme les nouvelles normes internationales à l'intention de l'ensemble de l'industrie par tous les autres pays.

En d'autres termes, nos normes relatives à la structure des navires et nos normes touchant l'entrée et le contrôle des navires dans l'Arctique sont déjà beaucoup plus strictes que dans le Sud.

Pour ce qui est du degré de préparation, le deuxième pilier du système, en quelque sorte, nous avons déjà une capacité d'intervention imposante dans l'Arctique. Nous avons des dépôts à Hay River, Tuktoyaktuk et Iqaluit, et une capacité supplémentaire est prévue pour Resolute Bay. Ces dépôts constituent une capacité impressionnante sur les lieux. Au cours des dernières années, nous nous sommes employés à l'accroître en prévision du jour où la loi nous confierait le rôle d'organisme d'intervention principal.

Les brise-glace de l'Arctique, lorsqu'ils appareillent, prennent à leur bord du matériel d'intervention supplémentaire.

Nous avons actuellement 4 000 tonnes de matériel d'intervention sur place dans l'Arctique; les brise-glace en transportent 150 tonnes de plus en vue de répondre aux besoins d'intervention immédiats. Comme je l'ai déjà mentionné, nous

[*Texte*]

training courses, as we mentioned earlier, to help in that area. So on the response side we have a significant capability there already. I have in front of me a list of the kind of equipment each of the ships carry.

All that needs to be seen in the context of the extent of the traffic in the Arctic. I'm holding here a copy of our arctic operations annual report for last year, 1992. We went back and checked it again on the amount of work we did.

In the total operations in the Arctic in the course of that year, we had 59 vessels cleared in and out of our traffic management system. In fact, there were 48 vessels actually operating in arctic waters during that period. During the 1992 period we had a total of eight pollution reports from ships operating in the Arctic, of which the largest was two barrels. The smallest was advertised as three gallons. Four of them in fact reported that when the incidents had been investigated, no pollution was found. Nothing was observed.

The likelihood and probability of any kind of significant spill occurring in arctic waters because of existing traffic in that area is extremely small. Just to illustrate how small, compared with what we're trying to do in the south, the number of movements in the Arctic last year, in the whole shipping season, was equal to about 3% of the number of ship movements off the coast of Nova Scotia in one month. We're talking about a difference of orders of magnitude here. In other words, you will see in the Arctic one-quarter of one percent of the traffic in the south.

All of this led us to the conclusion that there was no way, under the regime we were postulating and the partnership approach we had discussed with various players, of ensuring a similar kind of response organization through a similar process. We therefore looked at the very question Mrs. Catterall is putting to you now, the question of whether the coast guard and the commissioner essentially should act as a response organization.

That raises the question, who licenses the licenser? How do we issue ourselves a certificate of capability as a response organization? Who enforces it, since we are the enforcing party under the law we are proposing for the private-sector response organizations? We would end up in a contradictory position where it was simply impossible for us to be the regulator, if you like, and serve the same function as a response organization in the Arctic under the legislation.

What we have done, for lack of a better term, is make a commitment within the organization. We have to recognize that since it isn't covered in legislation, the primary responsibility for response falls back on the minister and the minister, i.e. the coast guard, had better be prepared to deal with it. That's what we've been attempting to do with the upgrading of our capability throughout this period.

That is a bit of background on why we came to the conclusion that it was neither practical to designate ourselves as a response organization, under the law, nor practical to rely on the same system as private-sector response organizations in the Arctic.

[*Traduction*]

offrons une série de cours de formation pour améliorer les connaissances dans ce domaine. Notre capacité d'intervention est donc considérable. J'ai sous les yeux la liste de tout le matériel que transporte chacun des brise-glace.

Tout cela doit être placé dans le contexte de l'importance de la circulation des navires dans l'Arctique. J'ai ici un exemplaire de notre rapport annuel sur les opérations dans l'Arctique pour l'année dernière, soit l'année 1992. Nous avons vérifié les données deux fois.

Pour ce qui est du nombre total d'opérations dans l'Arctique au cours de cette année-là, nous avons autorisé l'entrée et la sortie de 59 navires dans le cadre de notre système de gestion du trafic maritime. De fait, 48 navires naviguaient dans les eaux arctiques au cours de cette période. En 1992, les navires se trouvant dans la région ont fait huit rapports de pollution. L'incident le plus grave était le déversement de deux barils. Le moins grave concernait une fuite de trois gallons. Dans quatre de ces cas, l'enquête n'avait pas révélé de pollution. On n'avait pu observer aucun signe de pollution.

La possibilité d'un déversement important dans ces eaux est extrêmement limitée, compte tenu du volume du trafic. Pour vous donner une idée de son ampleur, comparativement à la situation dans le Sud, le nombre de mouvements de navires dans l'Arctique l'année dernière, pour toute la saison, a été d'environ 3 p. 100 du nombre de mouvements de navires au large de la côte de la Nouvelle-Écosse en un seul mois. Les ordres de grandeur sont tout à fait différents. En d'autres termes, le trafic dans l'Arctique représente un quart de 1 p. 100 du trafic dans le Sud.

Nous en sommes venus à la conclusion que nous ne pouvions pas avoir, dans le Nord, un organisme d'intervention semblable à celui que nous envisagions dans le Sud, compte tenu de l'approche de partenariat dont nous avions discuté avec un certain nombre d'autres instances. Nous nous sommes posé exactement la même question que pose actuellement M^me^ Catterall: la Garde côtière et le commissaire devraient-ils constituer, à toutes fins pratiques, l'organisme d'intervention?

Pouvons-nous nous délivrer une licence à nous-mêmes? Pouvons-nous émettre un certificat nous désignant comme organisme d'intervention? Qui doit nous contrôler, puisque c'est nous qui jouons ce rôle en vertu de la loi proposée relativement aux organismes d'intervention du secteur privé? Nous risquerions de nous retrouver dans une position intenable. Nous ne pouvons pas d'une part agir, d'une part, en tant qu'organisme de réglementation et, d'autre part, en tant qu'organisme d'intervention dans l'Arctique en vertu de la loi.

Nous avons décidé de prendre ce que nous avons appelé un engagement, à défaut d'un terme plus précis, à l'intérieur de notre organisation. Puisque la loi ne mentionne rien à cet égard, la responsabilité principale revient au ministre, c'est-à-dire la Garde côtière, et celui-ci doit se préparer en conséquence. C'est ce que nous avons essayé de faire. Au cours des dernières années, nous avons amélioré notre capacité.

Tel est le cheminement que nous avons suivi pour en arriver à cette conclusion que nous ne pouvions pas nous désigner nous-mêmes en tant qu'organisme d'intervention en vertu de la loi, ni utiliser dans l'Arctique le même système que les organismes d'intervention du secteur privé.

[*Text*]

• 1750

When I then look at the amendment Mrs. Catterall has proposed, I would have to say, sir, we need to seek some clarification on just what was meant by taking "similar measures as those required from response organizations under paragraph 2.(b)", because 2.(b) in fact identifies the requirement for ships to have an arrangement with a response organization to which a certificate of designation has been issued by us in respect of the quantity of oil carried, up to 10,000 tonnes, in the area where the ship navigates; which comes full circle back to the problem of us having to designate ourselves as the response organization in order to make that amendment work.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I think the coast guard are afraid to talk to themselves. So I'm inclined to agree with the witness.

Mr. Turner: The really tough part, sir, would come if we ever had to look in the mirror and charge ourselves, too.

Mrs. Catterall: I want to ask the legal counsel who drafted this amendment what should be in there. I agree with the apparent contradiction with the reference back to 2.(b). However, I don't agree with the premise that it's not necessary to define the response responsibility of the coast guard in the Arctic. I think it is necessary to define it.

This amendment doesn't go so far as to try to set up the same system where you would be policing yourselves. Nonetheless, it clearly establishes—and nowhere else in the legislation is it established—who is responsible for response in the Arctic. You've assured me it is the coast guard. If you're not satisfied with this way of expressing it, then how could we express it? We can't simply be silent on who is responsible for response in the Arctic.

Mr. Turner: The Canada Shipping Act puts the onus of responsibility for pollution on the polluter. It's a polluter-pay system. The minister has the authority in the act to step in and take charge immediately if the polluter is not in a position to do so, or not performing in accordance with his responsibilities.

Under that provision, we already have in a sense. . .in fact, Mr. Brander-Smith's panel changed to a first-response mode, in which we, on behalf of the minister, immediately respond. We would essentially, under the legislation already there, the Shipping Act, be the first responder, and continue to respond, in the Arctic, since it is not covered by the amendments that are provided for south of 60.

So we saw that as already being within the legislation of the Canada Shipping Act in the existing sections. It didn't need to be reflected in the amendments we're proposing.

Mrs. Catterall: Perhaps we could hold this amendment and somebody can provide me a copy of the section of the act that clearly—

Mr. Ring: Yes. That's what we're looking for.

Mrs. Catterall: Can we stand this, so we don't waste the time of the committee, which I suspect is going to become very valuable this evening?

[*Translation*]

Je me demande ce que signifie exactement «des mesures similaires à celles prévues à l'alinéa (2)b) à l'égard des organismes d'intervention» dans l'amendement de M^me^ Catterall. L'alinéa (2)b) traite en effet de l'obligation des navires de prendre des dispositions auprès d'un organisme d'intervention agréé par nous, selon la quantité d'hydrocarbures transportés, jusqu'à 10 000 tonnes, pour la région où croise le navire. Nous revenons à notre problème du début. L'amendement exige que nous nous désignions nous-même en tant qu'organisme d'intervention.

M. Belsher: Monsieur le président, la Garde côtière craint d'avoir à se parler à elle-même. J'aurais tendance à me ranger à l'avis du témoin.

M. Turner: Ce qui serait le plus difficile à faire, ce serait de se regarder dans le miroir et d'avoir à porter des accusations contre soi-même.

Mme Catterall: J'aimerais consulter le conseiller juridique qui à rédigé l'amendement. Je conviens que le renvoi à l'alinéa (2)b) pose quelques difficultés. Je ne suis cependant pas d'accord avec la prémisse voulant qu'il ne soit pas nécessaire de définir la responsabilité de la Garde côtière en matière d'intervention dans l'article. J'estime qu'il faut le faire.

L'amendement ne vous oblige pas à établir le même système, à vous surveiller vous-mêmes. Il ne fait qu'établir clairement—la loi n'en parle nulle part ailleurs—qui est responsable des mesures d'intervention dans l'article. Vous m'assurez que c'est la Garde côtière. Si vous n'êtes pas d'accord avec cette façon de l'indiquer, dites-moi quelle serait la bonne façon? Il est inadmissible que la loi ne précise pas qui est responsable des mesures d'intervention dans l'article.

M. Turner: La Loi sur la marine marchande du Canada rend le pollueur responsable de la pollution. C'est le pollueur qui paie. Le ministre, de par la loi, a le pouvoir d'intervenir et de prendre les choses en mains immédiatement si le pollueur n'est pas en mesure de s'acquitter, ou ne s'acquitte pas, de ses responsabilités.

En vertu de ces dispositions, il y a déjà. . . Le Comité Brander-Smith a éliminé la première étape au nom du ministre, nous pouvons intervenir immédiatement. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, telle qu'elle existe, nous pouvons être les premiers intervenants, et ce dans l'Arctique, puisqu'il n'y a rien de changé avec les amendements prévus pour le sud du 60^e^ parallèle.

Nous avons pensé que la situation était déjà prévue dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il n'était pas nécessaire d'en traiter dans les amendements que nous proposons.

Mme Catterall: Quelqu'un pourrait peut-être me montrer l'article pertinent dans la loi. En attendant, l'amendement pourrait être réservé. . .

M. Ring: Nous sommes en train de chercher la référence exacte.

Mme Catterall: Pour gagner du temps, un temps qui deviendra de plus en plus précieux ce soir, ne pouvons-nous pas réserver l'amendement?

[*Texte*]

The Chairman: You might also want to think about some form of reporting requirement in lieu of the requirement to do what they already accept as their responsibility. But with the consent of the committee, I'll accept your suggestion and just table this for now, and we'll come back to it.

Amendment allowed to stand

The Chairman: Can we now go to proposed amendment 1B, which again is moved by Mrs. Catterall and is an amendment to clause 6 by striking out line 14 on page 7 and substituting the words set out.

Mrs. Catterall: I so move.

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: Do you have anything you wish to say on it, Marlene?

Mrs. Catterall: Simply that this was significant recommendation of the Brander-Smith report.

• 1755

The Chairman: This is the one that reads:

the Commissioner may exempt any ship or class of ships or any

I don't see where it starts. What does it substitute?

Mrs. Catterall: We're adding, in other words, to "conditionalize" the ability to exempt and ensure that preventing damage to property or to the environment—and considerations of public health and safety are part of the considerations in granting those exemptions.

Mr. Wilbee: I think it contributes to the bill and the understanding. I would certainly be prepared to accept that.

Amendment agreed to

Mr. Fulton: There is just one question I'd like to ask Marlene or the officials. I'd really like to have a definition of "emergency". It would be awful to provide a Mack truck loophole because every accident suddenly becomes an emergency; because every accident at some point does become an emergency. Certainly I understand the last part of it:

in the interest of preventing damage to property or the environment or is in the interest of public health and safety.

The Chairman: We have carried it, have we not? The officials indicated they were supportive. Does any member of the committee want to reopen it? Is that what we're hearing?

Mr. Fulton: I'm just wondering if anywhere there's a definition of "emergency".

Mrs. Catterall: It's narrowing the Mack truck, in fact, because right now there are no conditions on when you can grant an exemption. This specifically limits it to an emergency and with full regard to damage to property, the environment, and public health and safety.

The Chairman: Unless I hear to the contrary, the motion's adopted and we will go on. There's still one stage to go in this legislation. That's when it comes before the House. But right now, that's what this says.

[*Traduction*]

Le président: Vous pourriez également prévoir l'obligation de faire rapport au lieu de l'obligation de faire ce que le ministère accepte déjà comme sa responsabilité. Cependant, si le comité est d'accord, je vais accepter votre suggestion et réserver l'amendement. Nous pourrons y revenir plus tard.

L'amendement est réservé

Le président: Nous passons à l'amendement 1B, qui est également proposé par M^me^ Catterall. L'article 6 est modifié en retranchant la ligne 16, page 7, et en la remplaçant par le texte soumis.

Mme Catterall: Je propose l'amendement.

[Voir *Procès-verbaux*]

Le président: Désirez-vous en expliquer la signification, Marlene?

Mme Catterall: Je signale simplement que c'était une recommandation importante du rapport Brander-Smith.

Le président: C'est la disposition qui se lit comme suit:

le commissaire peut dispenser tout navire, toute catégorie de navires ou tout

Je ne vois pas où cela commence. Qu'est-ce que cela remplace?

Mme Catterall: Nous proposons d'assortir de conditions ce pouvoir d'accorder une dispense afin d'assurer la protection de biens ou de l'environnement, et afin que le commissaire tienne compte de la santé et de la sécurité publique lorsqu'il accorde une telle dispense.

M. Wilbee: Je pense que cela contribue à améliorer le projet de loi et à le rendre plus clair. Je suis prêt à accepter cet amendement.

L'amendement est adopté

M. Fulton: J'aimerais poser une question à Marlene ou aux fonctionnaires. J'aimerais qu'ils définissent le terme «urgence». Ce serait une grave erreur de créer une échappatoire béante sous prétexte que tout accident devient soudainement une urgence; tôt ou tard, n'importe quel accident crée une situation d'urgence. Je comprends très bien la dernière partie de l'amendement:

soit pour la protection de biens ou de l'environnement, soit pour la santé ou la sécurité publique.

Le président: Cet amendement a été adopté, n'est-ce pas? Les fonctionnaires nous ont dit qu'ils l'appuyaient. Y a-t-il un membre du comité qui veut reprendre le débat sur cet amendement? Est-ce cela que vous vouliez?

M. Fulton: Je me demande simplement s'il y a quelque part une définition d'une «situation d'urgence».

Mme Catterall: En fait, nous resserrons l'échappatoire, sinon le commissaire pourrait accorder une dispense n'importe quand. En vertu de cet amendement, une dispense ne pourra être accordée que dans une situation d'urgence, après qu'auront été pleinement prises en compte la protection des biens et de l'environnement ainsi que la santé et la sécurité publique.

Le président: Sauf avis contraire, la motion est adoptée et nous allons passer à la prochaine disposition. Il reste une étape dans le processus législatif, à savoir le prochain débat à la Chambre des communes. Pour l'instant, l'amendement est adopté tel quel.

[*Text*]

Let's go now to Mr. Fulton, who has a package of amendments. The first one I have is in exactly the same place. It reads that clause 6 on page 7 be amended by striking out line 14—

Actually, let me see. This has to be amended further in consequence of the amendment we've just adopted.

Mr. Fulton: This can just go on the end of Marlene's.

The Chairman: This would be an amendment that would add language to that clause as amended. It would add the words:

and every such exemption shall be published in the *Canada Gazette*.

Mr. Fulton: I so move,

The Chairman: Is there any objection to that amendment?

First of all, does everybody understand what has happened? Let's just see whether there's any objection to it.

Mr. Richardson: Do we just tack this on to the end of Mrs. Catterall's amendment, which we just made?

The Chairman: Exactly.

Mr. Richardson: Fine.

Amendment agreed to

• 1800

The Chairman: The amendment it is suggested to me we now move to is on clause 6 on page 9, after line 14, which would be proposed subsection (11), and the words "*Canada Gazette*". A new proposed section 660.5 would be added, which would read:

The Commissioner shall ensure that regional response organizations have an aggregate 25,000 tonne capacity no later than January 1, 1994, and that each regional response capability of 10,000 tonnes is operational no later than January 1, 1994.

Mr. Fulton: I so move.

Mr. Chairman, this is the first of my Brander-Smith amendments. When we heard from the industry witnesses, we heard there could be, and might likely be, this continuing two-year shadow from the time when we pass this bill until the 10,000-tonne capacities are up and operational and the 25,000-tonne cascading capacity is ready to go. It seems to me that is an unnecessarily long time, and since there have already been 31 months since Brander-Smith made recommendations to Parliament, and since the bulk of the technology is available in the market. . .and I understand there might be some buildings, some facilities, that might not be ready by January 1, 1994, but I think it's worded in such a way that it would be understandable; at least the 10,000-tonne capacity. They may not have everything in one location and so on, but it seems to me that is not an unreasonable period.

They have had 31 months. I don't think we should leave it so vague on when the 10,000-and 25,000-tonne capacities will be up and going.

[*Translation*]

Passons maintenant à l'ensemble des amendements proposés par M. Fulton. Le premier modifie la même disposition. Il propose de modifier l'article 6, page 7, en ajoutant, à la ligne 16. . .

Un instant. Il faudra modifier cet amendement pour tenir compte de celui que nous venons d'adopter.

M. Fulton: Nous pouvons simplement l'ajouter à la fin de l'amendement de Marlene.

Le président: Il s'agit donc d'ajouter ce qui suit à l'article déjà modifié:

toute dispense accordée serait publiée dans la *Gazette du Canada*.

M. Fulton: J'en fais la proposition.

Le président: Y a-t-il des objections à cet amendement?

Premièrement, est-ce que tout le monde comprend ce que nous venons de faire? J'aimerais savoir si quelqu'un s'y oppose.

M. Richardson: S'agit-il simplement d'ajouter ce qui est proposé à la fin de l'amendement de M^me^ Catterall que nous venions d'adopter?

Le président: Oui.

M. Richardson: Très bien.

L'amendement est adopté

Le président: Le prochain amendement auquel on me suggère de passer modifie l'article 6, page 9, par insertion, après la ligne 14, soit après le paragraphe (11), qui se termine par les mots «*Gazette du Canada*», d'un nouvel article 660.5 qui se lirait comme suit:

Le commissaire veille à ce que les organismes d'intervention régionaux aient une capacité totale de 25 000 tonnes au plus tard le 1^er^ janvier 1994 et à ce que chaque installation d'intervention régionale d'une capacité de 10 000 tonnes soit opérationnelles, au plus tard le 1^er^ janvier 1994.

M. Fulton: J'en fais la proposition.

Monsieur le président, c'est le premier de mes amendements inspiré de Brander-Smith. Les témoins de l'industrie nous ont dit qu'il pourrait y avoir, qu'il y aurait probablement, un délai de deux ans entre le moment de l'adoption de ce projet de loi et le moment où les installations d'une capacité de 10 000 tonnes et la capacité totale de 25 000 tonnes seront opérationnels. Cela me semble un délai inutilement long et comme 31 mois se sont déjà écoulés depuis que Brander-Smith a fait ses recommandations au Parlement et comme pour l'essentiel, les techniques sont déjà disponibles sur le marché. . . Je crois savoir qu'il y a des immeubles, des installations, qui pourraient ne pas être prêts pour le 1^er^ janvier 1994, mais je pense que le libellé proposé permettrait cela, à condition que les installations d'une capacité de 10 000 tonnes soit prête. Il se peut que l'on n'ait pas tous les équipements nécessaires à un même endroit, mais il me semble que le délai que je propose ne serait pas déraisonnable.

Ils ont déjà eu 31 mois. Je pense que nous devons dire plus précisément quand les installations d'une capacité de 10 000 et de 25 000 tonnes devront être opérationnels.

[*Texte*]

The Chairman: Do the officials want to comment?

Mr. Ring: Yes, sir. We've given this considerable thought in the context of the discussion that has transpired at the committee and over Mr. Fulton's concerns. Certainly from a policy point of view there's no intention to wait 18 months or 2 years to implement the provisions of this bill. As soon as royal assent is provided, we will get on with implementation of the bill.

The committee may unfortunately have misinterpreted something the industry people provided during their testimony and gathered the impression it was going to be another 24 months before the bulk of this capability would be in place. The industry, as someone has pointed out, has already put considerable improvements into place and is doing that on an ongoing basis. There are some training requirements that will take a bit of time.

I don't see how it's possible to tie this particular deadline date into the legislation, as is suggested in the case of where it would go in. It would seem to be fairly difficult to say, then, what happens if it doesn't, and how you measure whether or not it's been met, and how you test it. I certainly support the principle that we have to get on with increasing the response capability just as quickly as we can and there should be no delay in implementing this piece of legislation. I just have difficulty in providing you with advice on how you would implement or administer a provision such as the one set out here.

Mr. Richardson: This is a new one, and I'd be interested in getting a general understanding of how close the regional response organizations at this point might be to the capacity Mr. Fulton speaks of.

Mr. Ring: It's difficult, sir, to make a definitive assessment, but if you push me, which you probably will if I try to evade the question—

Mr. Richardson: You have so far.

Mr. Fulton: The heat is on. Come clean.

• 1805

Mr. Ring: Depending on the region, somewhere between 25% and 75%. There's probably one region where we would at least be able to point to 75%, and in another couple of regions. . .but then it depends on your definition of the region. Somewhere between 25% and 75% is the range. I don't expect it will take 24 months to get the vast majority of it up and running.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I must say I agree with the premise of what Mr. Fulton's trying to accomplish here. I just don't see how we can do this in legislation. I'm a little nervous about putting these kinds of dates into a bill. We'll get there anyway. Obviously the intent is that we go there. I don't think there's any question about that. I just feel a little uncomfortable about putting it in the bill.

Mr. Fulton: One thing we could put in is the word "substantially", or some word like "substantially", which at least gives the commissioner some flexibility. Let's say Burrard Clean has a 1,000-tonne capacity of some kind that's being produced in Surrey and it isn't going to be ready until March 1994. That kind of addition would be reasonable. But what I've heard so far from the witnesses, this dark hole. . .

[*Traduction*]

Le président: Les fonctionnaires ont-il quelque chose à ajouter?

M. Ring: Oui, monsieur. Nous avons beaucoup réfléchi à cette question à la lumière des discussions au comité et nous avons examiné les préoccupations de M. Fulton. Nous n'avons certainement pas l'intention d'attendre 18 ou 24 mois avant de mettre en oeuvre les dispositions de ce projet de loi. Dès qu'il aura reçu la sanction royale, nous commencerons à le mettre en vigueur.

Le comité a peut-être mal interprété le témoignage des représentants de l'industrie et a peut-être l'impression qu'il faudra attendre encore 24 mois avant que le gros de cette capacité soit disponible. Comme quelqu'un l'a déjà signalé, l'industrie a déjà apporté d'importantes améliorations et continue de le faire. Il y a certaines exigences en matière de formation qui demanderont un certain temps.

Je ne vois pas comment nous pourrions préciser cette date limite dans la loi, ainsi que vous le proposez. Je pense qu'il serait assez difficile de prévoir comment on déterminera si ce détail a été respecté, ce qui arrivera s'il ne l'a pas été et comment l'on contrôlera tout cela. Je suis certainement d'accord avec le principe qu'il faut accroître aussi rapidement que possible notre capacité d'intervention et que l'entrée en vigueur de cette mesure législative ne doit pas être retardée. Simplement, je ne sais quel conseil je pourrais vous donner quant à la manière de mettre en oeuvre ou d'administrer une telle disposition.

M. Richardson: C'est quelque chose de nouveau et j'aimerais qu'on me donne une idée approximative de l'écart entre la capacité actuelle des organismes d'intervention régionaux et la capacité dont parle M. Fulton.

M. Ring: C'est difficile de faire une évaluation définitive, mais si vous insistez, ce que vous ferez sans doute si j'essaie d'éviter la question. . .

M. Richardson: Ce que vous avez réussi à faire jusqu'à maintenant.

M. Fulton: Vous êtes sur la sellette. Dites ce que vous savez.

M. Ring: Selon les régions, les organismes d'intervention ont entre 25 p. 100 et 75 p. 100 de la capacité souhaitée. Il y a probablement une région où l'on a déjà 75 p. 100 de cette capacité, mais ailleurs. . . mais alors, tout dépend de votre définition d'une région. Je dirais qu'ils ont entre 25 p. 100 et 75 p. 100 de la capacité prévue. Pour la vaste majorité des installations, je ne pense pas qu'il faudra 24 mois pour les rendre opérationnelles.

M. Richardson: Monsieur le président, je tiens à dire que je suis d'accord avec ce que M. Fulton essaie d'accomplir. Simplement, je ne vois pas comment nous pouvons prévoir cela dans la loi. L'idée de préciser ce genre de date dans un projet de loi me rend un peu nerveux. Nous atteindrons l'objectif, l'intention est évidemment de l'atteindre. Je pense que cela ne fait aucun doute. Je suis simplement un peu mal à l'aise à l'idée de préciser cela dans le projet de loi.

M. Fulton: Si nous disions que les installations doivent être «en grande partie» opérationnelles, ou trouver une autre expression qui rend la même idée, cela donnerait au commissaire une certaine marge de manoeuvre. Supposons que Burrard Clean est en train de faire fabriquer à Surrey une installation d'une capacité de 1 000 tonnes qui ne sera pas prête avant mars 1994. L'exigence que je vienne de mentionner serait raisonnable. Mais d'après ce que les témoins nous ont dit jusqu'à présent, ce trou noir. . .

[*Text*]

What is happening here is what Brander-Smith recommended, which was the $2-a-tonne levy, which would give you the cash up front, the jump-start, on both the double-hulling and getting your response capacity there and ready on a given date, has not been the industry understanding so far. They are not front-end cash-loading the response contractors, so the contractors are going to do what might be described as taking a somewhat more "solemn slope" to getting it going.

So I wouldn't object to having the word "substantially" put in. That gives the commissioner some flexibility. But I think it also gives the commissioner of the coast guard something such that he can go to the various response organizations and to the industry and say, listen, the legislation that was passed has me under the gun; I have to have these response capacities, which were identified by the Brander-Smith panel as being the minimal requirements. Brander-Smith was driving at 25,000 tonnes in each location. Now we're talking about cascading 25,000 tonnes, and we're getting further and further away, and Burrard Clean, in my own province, has only 1,500 tonnes.

Mr. Richardson: Can you give me an idea where you came up with these numbers, Jim?

Mr. Fulton: The 10,000 and 25,000? From the witnesses.

Mr. Ring: Which witnesses?

Mr. Fulton: The tonnages were an outflow from the Brander-Smith panel.

Mr. Richardson: And the dates?

Mr. Fulton: The January 1, 1994 one I made up this morning.

You have to build a dartboard and start chucking stuff at it.

Mr. Ring: I don't know if this is helpful, Mr. Chairman, because I don't wish to jump ahead to an amendment the committee hasn't considered, but an amendment is coming on review. I think review, which in some of the paper I have is drafted now to be two years hence, would set. . .as Mr. Brander-Smith says, if you have a dream with a date, you have a plan. I think it says two years, and it would be very difficult for us to have to explain why it wasn't in place two years from now. So the objective of what Mr. Fulton is trying to achieve may well be covered off by another amendment we're going to consider in due course.

Mr. Fulton: There's an inherent problem with that. That two-year reporting clause is precisely what some of the industrial witnesses were suggesting would be the period within which they'd want to get stepped up. We would buy them the two years.

Not only did Mr. Brander-Smith quite accurately say what he said yesterday about a dream and a date at least giving you something to work with, but those of us who have been sitting on the environment committee for the last, lo, 14 years know if you don't have targets and timetables, "you got dick". You really have to have targets and timetables.

[*Translation*]

Ce qui se passe c'est que l'industrie n'a pas fait ce qu'avait recommandé Brander-Smith, c'est-à-dire verser un droit de deux dollars la tonne, ce qui aurait fourni l'argent nécessaire, au départ, pour commencer rapidement à doubler les coques et à accroître la capacité d'intervention pour qu'elle soit opérationnelle à une date donnée. Elle n'a pas versé cet argent aux entrepreneurs qui doivent assurer cette capacité d'intervention, de sorte que ceux-ci vont à leur train de sénateurs.

Je n'aurais donc pas d'objections à ce que l'on dise que les installations doivent être «en grande partie» opérationnelles. Cela donnera une certaine marge de manoeuvre au commissaire. Mais je pense qu'en même temps, cela fournit au commissaire de la Garde côtière un argument qu'il pourra invoquer auprès des divers organismes d'intervention et auprès de l'industrie à qui il pourra dire: écoutez, la loi qui a été adoptée est comme une épée suspendue au-dessus de ma tête, il me faut ces capacités d'intervention que le Comité Brander-Smith a décrites comme étant le strict minimum. Brander-Smith préconisait une capacité de 25 000 tonnes à chaque endroit. Maintenant, nous parlons d'une capacité totale de 25 000 tonnes, objectif dont nous nous éloignons de plus en plus, la preuve, Burrard Clean, dans ma propre province, n'a qu'une capacité de 1 500 tonnes.

M. Richardson: Pouvez-vous me dire où vous avez trouvé ces chiffres, Jim?

M. Fulton: Les 10 000 et 25 000? Des témoins.

M. Ring: Quels témoins?

M. Fulton: Les tonnages viennent du rapport du comité Brander-Smith.

M. Richardson: Et les dates?

M. Fulton: Le 1er janvier 1994, c'est une date que j'ai imaginée ce matin.

Il faut dresser une cible et commencer à décocher nos flèches pour essayer de l'atteindre.

M. Ring: Je ne sais pas si ce que je vais dire sera utile, monsieur le président, car je ne peux pas anticiper sur un amendement que le comité n'a pas encore examiné, mais c'est un amendement qui sera proposé sous peu. D'après certains documents en ma possession, il doit y avoir un examen dans deux ans qui pourrait peut-être servir à cette fin. Comme M. Brander-Smith le dit, si on peut mettre une date sur un rêve, on a un plan. Je pense qu'on parle de deux ans, et ce serait très difficile pour nous, dans deux ans, d'expliquer pourquoi cela n'a pas été fait. Donc, l'objectif que cherche à fixer M. Fulton sera peut-être atteint grâce à cet autre amendement que nous examinerons en temps et lieu.

M. Fulton: Cet article prévoit qu'un rapport devra être déposé au bout de deux ans et certains témoins de l'industrie nous ont dit que c'est justement le délai qu'ils souhaiteraient pour se mettre en train.

Non seulement M. Brander-Smith avait tout à fait raison, hier, de parler d'un rêve et d'une date qui permettent de se mettre à la tâche, mais ceux d'entre nous qui sommes membres du comité de l'environnement depuis 14 ans environ savent que, sans cible et sans échéancier, on n'obtient strictement rien. Il nous faut absolument des cibles et des échéanciers.

[*Texte*]

We have a tonnage target, but without a timetable we simply won't achieve it. I can just bet you that if two or three or four years from now somebody would ask how it is possible that in the Pacific region they have only 3,300-tonne capacity, eight years after the legislation was passed, Brander-Smith would be in here knocking heads.

• 1810

Giving some leeway to the commissioner, as Lee has suggested, is probably not a bad idea: that it be "substantially" in place. That then gives leeway, but it also gives a targeted date everybody has to focus on. Nothing focuses the mind like the prospect of hanging at dawn.

Mr. Belsher: I am reluctant to agree to any date that's only six months out in this order of magnitude. The word "substantial" helps alleviate it somewhat, but imposing something like that out of the clear blue. . . I know we want this reviewed and I wouldn't mind seeing words that it must be substantially in place before the review, so it is in place, so we expect it to be in place before the review has taken place.

Mr. Fulton: What about leaving it in the hands of the commissioner, ensuring that:

> the regional response organizations have an aggregate 25,000-tonne capacity substantially in place by January 1, 1994, and that each regional response capability of 10,000 tonnes is substantially operational no later than January 1.

That way it gives the commissioner, on both counts, the opportunity to go to the contractors and to the industry and say, hey, look, where are you at? He can then start handing out timetables on his own, saying, okay, I will give you 60 days and that's it, and then I'm in non-compliance with the legislation. He knows he is going to have to report.

Let's be clear. As the legislation is drafted, there is not one jot or tittle, from the beginning to the end, requiring any target or timetable on one of Brander-Smith's key recommendations.

Mr. Richardson: I would still like to have a little sense from the officials on whether it is technically possible to put that kind of capacity in place in that short a time. Also, I get a little concerned about the cashflow and the negotiations that went on in establishing these things. It might impinge on agreements that were made. Is this going to be possible to do and still maintain the kind of levels of costs that were anticipated, perhaps, by establishing this capacity over a slightly longer period?

Mr. Ring: I am sorry, could you repeat for me, Mr. Richardson, the last point about over a slightly longer period? Was your question what the impact would be if we had a different date?

Mr. Richardson: My sense was if Jim feels compelled to insist we get this capacity achieved within six months, there must be some sense he has had from his experience and knowledge of this matter that it was going to be achieved in a

[*Traduction*]

Nous avons un tonnage cible, mais sans échéancier, nous ne l'atteindrons jamais. Je vous parie que si dans 2, 3 ou 4 ans, quelqu'un vient nous demander comment il se fait que la région du Pacifique n'a qu'une capacité de 3 300 tonnes, 8 ans après l'entrée en vigueur de la loi, c'est nous que Brander-Smith blâmera.

Ce n'est probablement pas une mauvaise idée de donner au commissaire une certaine marge de manoeuvre, comme Lee l'a suggéré, ce que l'on pourra accomplir en prévoyant que les installations devront être «en grande partie» opérationnelles. Cela lui donne la marge de manoeuvre nécessaire, mais en même temps, cela fixe à tout le monde une date cible. Rien n'aide autant la concentration que le risque d'être mené à l'échafaud à l'aurore.

M. Belsher: J'hésite à accepter que l'on fixe un délai de seulement six mois pour une tâche de cette ampleur. Si l'on ajoute «en grande partie» cela me rassure un peu, mais, tout de même, l'idée d'imposer quelque chose de ce genre de but en blanc me répugne un peu. Je sais que nous voulons qu'il y ait un examen et je n'aurais pas d'objection à ce que l'on dise que les installations devront être en grande partie opérationnelles avant cet examen, pour qu'il soit clair que nous nous attendons à ce que ce soit fait avant que l'examen ait lieu.

M. Fulton: Pourquoi ne pas nous en remettre au commissaire pour qu'il veille à ce que

> les organismes d'intervention régionaux aient une capacité totale de 25 000 tonnes qui sera en grande partie opérationnelle, au plus tard le 1er janvier 1994, et à ce que chaque installation d'intervention régionale d'une capacité de 10 000 tonnes soit en grande partie opérationnelle, au plus tard le 1er janvier 1994.

Cela donne au commissaire la possibilité d'exiger des comptes des entrepreneurs et de l'industrie pour les deux catégories de capacités. Il pourra leur imposer des échéanciers de lui-même et leur dire, par exemple, je vous donne 60 jours, après quoi je serai en infraction de la loi. Il sait qu'il devra présenter un rapport.

Soyons clairs. Il n'y a rien de rien dans la loi telle qu'elle a été rédigée qui fixe une cible ou une date limite pour la mise en oeuvre d'une des recommandations essentielles de Brander-Smith.

M. Richardson: J'aimerais tout de même que les fonctionnaires me disent si, en pratique, il est possible de se doter d'une telle capacité en si peu de temps. En outre, je m'inquiète un peu du coût et des négociations qui ont permis d'établir ces choses. Nous allons peut empiéter sur les ententes qui ont été conclues. Sera-t-il possible de faire ce que nous proposons, tout en maintenant les coûts au niveau qui avait peut-être été prévu lorsque l'on envisageait de prendre un peu plus de temps pour créer cette capacité?

M. Ring: Pardon, monsieur Richardson, pouvez-vous me répéter votre dernier point au sujet d'un délai un peu plus long? Est-ce que vous demandez quel effet cela aurait de choisir une autre date?

M. Richardson: J'ai l'impression que si Jim se sent obligé d'insister pour que cette capacité soit créée dans un délai de six mois, c'est qu'il doive savoir, d'après son expérience et sa connaissance de la question, que cela allait se faire beaucoup

[*Text*]

somewhat longer period. You don't establish this kind of capacity for nothing. Obviously that had to enter into negotiations you and industry have had in establishing the kind of cost parameters that might be inflicted upon the industry. Obviously, to bring it up to this capacity in six months will cost them a lot more than to do it over a period. In addition, they will have that period to be collecting moneys from the industry.

Do you understand where I am going with this?

Mr. Ring: Yes, sir, I do.

Just to come back to the point on the cost of putting essentially the aggregate of all the regional 10,000-tonne capacities into place, our estimate of the cost was approximately $100 million. In some of the industry, work has been done. The cost of financing that particular capital infrastructure is built in. So if you did it in six months, there would probably be a different cost of capital and there would be different figures and there would be a different cost. You are quite correct. I think that was part of the question.

In looking at it, I guess essentially there is no difficulty with the policy thrust to try to have the response capability in place as quickly as we can. I would counsel, and I think if I could give Marc Gauthier the floor he would also counsel, there is some difficulty with inserting this kind of a legislative provision in the Canada Shipping Act.

• 1815

The Chairman: What we are dealing with here is two or three issues. First of all, let's get clarity on what you now expect to be the time it would take to get up to this standard. We will just get your estimate of that first, so we have it in front of us.

Mr. Ring: Somewhere between 18 and 24 months.

The Chairman: You therefore have two objections or problems with Mr. Fulton's amendment. One is the time limits and the other is the concept of the commissioner having this standard imposed on him or her to see that it's done. Is that correct?

Mr. Turner: When in fact the standard is to be imposed upon shipping and response organizations, yes.

It is just a question of reverse onus, Mr. Chairman. The difficulty with the wording if it imposes a time is it puts the commissioner in a position of having to ensure under statute something he doesn't have direct control over but can only influence.

With the appreciation of how long this is likely to take in partnership with industry, you may wish to consider an amendment that speaks instead of the commissioner "reporting" to the minister or to the standing committee if those targets haven't been met by a certain time. But the words "shall ensure" then beg the question of where the statutory lever is to force that to happen by that specific date.

The Chairman: Does that interest you, Mr. Fulton, as a concept?

[*Translation*]

plus lentement. On ne se dote pas de ce genre de capacité pour rien. Il est évident qu'il a dû y avoir des négociations entre vous et l'industrie pour déterminer ce que cela allait lui coûter. Il est évident qu'il lui coûtera plus cher de le faire en six mois que de le faire plus lentement. En outre, cela vous donnait le temps de percevoir les fonds nécessaires de l'industrie.

Comprenez-vous à quoi je veux en venir?

M. Ring: Oui, je comprends.

Pour en revenir au coût, nous estimons que cela coûtera environ 100 millions de dollars pour mettre en service l'ensemble des installations régionales d'une capacité de 10 000 tonnes. Certains secteurs de l'industrie se sont déjà mis à la tâche. Le coût du financement de la mise en place de cette infrastructure a été intégré. Si maintenant nous leur imposons de le faire dans un délai de six mois, le coût de ces immobilisations changera. Vous avez tout à fait raison. Je pense que cela faisait partie de votre question.

Je pense qu'en principe, nous pouvons essayer de créer cette capacité d'intervention le plus rapidement possible sans que cela pose de problème. Par contre, j'estime—et je pense que Marc Gauthier vous dira la même chose—que le fait d'inclure ce genre de disposition dans la Loi sur la marine marchande créera des problèmes.

Le président: La question dont nous discutons est en fait double, voire triple. Premièrement, dites-nous clairement combien de temps vous croyez qu'il faudra pour que la capacité d'intervention atteigne cette norme. J'aimerais d'abord que vous répondiez à cette question.

M. Ring: Il faudra de 18 à 24 mois.

Le président: Vous avez donc deux objections à l'amendement proposé par M. Fulton. La première concerne le délai; l'autre, le fait que l'on oblige le commissaire à veiller à ce que cette norme qu'on lui impose soit respectée. Est-ce exact?

M. Turner: Alors qu'en fait cette norme s'appliquera à la marine marchande et aux organismes d'intervention, oui.

L'ennui, monsieur le président, c'est que l'on transfère le fardeau. La difficulté que crée ce libellé c'est qu'il oblige le commissaire à faire respecter un délai prévu dans la loi, alors qu'il ne peut qu'influencer le cours des choses sans pouvoir exercer un contrôle direct.

Étant donné le temps qu'il faudra probablement pour accomplir cela en partenariat avec l'industrie, vous voudrez peut-être envisager un amendement qui prévoit plutôt que le commissaire «présentera un rapport» au ministre ou au comité permanent, si ces objectifs ne sont pas atteints avant une certaine date. Si la disposition oblige le commissaire à faire en sorte que ce soit fait avant une date donnée, alors il faut se demander quel pouvoir il aura en vertu de la loi pour l'imposer.

Le président: Monsieur Fulton, est-ce que ce concept vous intéresse?

[*Texte*]

Mr. Fulton: I think the deputy commissioner made a good point, in that the "shall ensure" is a potential problem, in that as written it is non-enforceable. I still think it is critical that there be these kinds of targets, because I don't think Canadians should suffer under the illusion that there is a response capability out there, when there isn't. Brander-Smith was appointed almost three years ago now.

The Chairman: Let me see if we can move this along a little. I don't want to get too far in the middle of it, but if there was an amendment which read .somewhat along the lines that the commissioner shall report to the minister as to whether these standards have been met by a certain date, and that report shall be tabled with the House of Commons or the standing committee or whatever the appropriate body would be, would that interest you? It sounded as if something like that might at least be workable.

Mr. Fulton: It could read "the Commissioner shall diligently encourage. . .".

No, I think it has to be—

The Chairman: If Parliament gets a report on the level of compliance and it finds those standards have not been met, then Parliament can ask the government to do something about it. Can we go beyond that?

Mrs. Catterall: This is important, and I think it is worth spending some time on. We can probably come to something here.

• 1820

Essentially, we have the piece of legislation we have before us because the industry did not like the idea of paying $2 a tonne to finance a public response system. They preferred to say, we will do the response system ourselves, we will arrange a retainer fee and then a fee for service, as required. So that is the only thing the government has to hold over the head of the industry to get this implemented. I would be really interested in hearing the deputy commissioner's view on what he would in fact do if five years from now no response system as envisioned by the legislation is in place.

It seems to me what we want to put in here is the requirement for the commissioner to report periodically to the minister on the progress in implementing the response system, and if at any time the minister is not satisfied progress is being made, the minister shall order a review of the legislation; and if at the end of two years—two years, two and a half years, I don't care, but let's have a deadline—the response system as prescribed by the legislation is not in place, then the minister shall order a review.

I need to polish up some of the wording here, but I believe that is the process.

Mr. Turner: I believe that is workable, Mr. Chairman. We could incorporate that directly in the other amendment, which refers to the reporting to Parliament.

The minister always has other options. He always has the option to reintroduce the levy, which is still in the legislation. It is still there. He always has the option to come back and propose amendments to the legislation here. He always has the option to decline to allow entry to certain ships because they have not met the requirements. There are a number of tools at our disposal should the industries collectively not be able to meet the requirements that are being laid down in the standards.

[*Traduction*]

M. Fulton: Je pense que le sous-commissaire a raison de dire que le libellé pose un problème puisque ce ne sera pas possible de l'appliquer. Je pense qu'il est essentiel de fixer ce genre de cibles, car il ne faut pas induire en erreur les Canadiens en leur donnant l'illusion que nous avons une capacité d'intervention alors que ce n'est pas le cas. Le comité Brander-Smith a été créé il y a presque trois ans.

Le président: Voyons si nous pouvons faire avancer cette discussion. Je ne veux pas trop m'ingérer, mais si un amendement proposait que le commissaire présente un rapport au ministre pour lui dire si ces normes ont été atteintes avant une certaine date, et que ce rapport était déposé à la Chambre des communes ou auprès du comité permanent ou de tout autre organisme compétent, seriez-vous satisfait? Il me semble que cela au moins serait faisable.

M. Fulton: L'amendement pourrait dire «le commissaire encourage avec diligence. . .».

Non, je pense qu'il faut. . .

Le président: Si le Parlement obtient un rapport sur le niveau de conformité et qu'il estime que les normes n'ont pas été atteintes, il peut demander au gouvernement d'intervenir. Pouvons-nous aller plus loin que cela?

Mme Catterall: Cette question est importante et je pense qu'elle mérite que l'on y consacre le temps qu'il faut. Nous pourrons probablement trouver une solution.

Si nous sommes en train d'étudier ce projet de loi, c'est surtout parce que l'industrie n'aimait pas l'idée d'avoir à payer deux dollars la tonne pour financer un mécanisme d'intervention public. Elle a préféré se charger elle-même de mettre sur pied ce système d'intervention en demandant un acompte puis, au besoin, des droits pour les services fournis. C'est donc la seule chose que peut utiliser le gouvernement pour obliger l'industrie à agir. Je serais vraiment très intéressé de savoir ce que le sous-commissaire ferait si, dans cinq ans, le mécanisme d'intervention prévu dans la loi n'a toujours pas été créé.

Il me semble que nous devrions obliger le commissaire à présenter périodiquement un rapport au ministre sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre du mécanisme d'intervention. Si, à un moment donné, le ministre n'est pas convaincu qu'il y a eu des progrès, il peut ordonner un examen de la loi et, si au bout de deux ans—deux ans, deux ans et demi, peu importe mais fixons une date limite—le mécanisme d'intervention décrit dans la loi n'est pas en vigueur, le ministre exigera un examen.

Il faut que j'améliore le libellé, mais je pense que c'est le processus qu'il faut prévoir.

M. Turner: Monsieur le président, je crois que ce serait faisable. Nous pouvons ajouter cela à l'autre amendement qui traite des rapports au Parlement.

Le ministre conserve d'autres options. Il peut toujours rétablir le prélèvement qui est encore dans la loi. Cette disposition existe toujours. Il a toujours la possibilité de proposer des amendements à la loi. Il a toujours la possibilité de refuser l'entrée à certains navires qui ne respectent pas les exigences. Il y a un certain nombre de mécanismes auxquels nous pouvons avoir recours si l'industrie dans son ensemble est incapable de respecter les exigences énoncées dans les normes.

[*Text*]

But perhaps the best way to deal with this would then be to expand somewhat the proposed amendment that is also before you on reporting by the minister. We could perhaps work out some wording there.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I think we are coming to a consensus among the committee members. Let me just review a couple of points and see if there isn't a consensus from what Mrs. Catterall says and Jim's original motion.

We want to proceed as quickly as possible to this capacity. An outside limit is two years from the implementation of this bill. From the information we have received from the witnesses, it is possible to do in that timeframe. Those are the general conditions we are working under. We would like to compel the response organizations to do that.

I wonder if during our break we might leave that can of worms with the legislative counsel to see if we can come up with something. Is that perfect?

Mrs. Catterall: Yes, with this proviso. I don't think we want to wait until the end of the two-year period to say, oh, my God, what have we done?

Mr. Richardson: Incrementally proceeding to that time so we are on a given day halfway through, halfway up to speed; that sort of thing. Are you telling us that is feasible, possible, and likely?

Mr. Ring: Yes, sir; to put it into the parliamentary review, or whatever the review functions. We will just draft the provision in there and have something you could look at right after the break.

Mr. Richardson: There is a point here that Jim is starting from. This is how I am reading it. Tell me if I am wrong. We don't want to wait to find out we are not there.

Mr. Ring: I understand.

Mr. Richardson: We need some kind of incremental signposts along the way.

Mr. Fulton: It has to have a front-end driver. We can't wait for the two-year review and your report to Parliament to say the targets and timetables were never met. We want something that will provide that the minister is reported to by the commissioner and there is some public venue in which that report is made, either to the House or in the *Canada Gazette*; something that tells us three months from now we are at X.

Mr. Ring: I am just trying to be clear so we don't draft the wrong thing for the committee. It is a status report. What we have just talked about here was that at 12 months from after we start there would be a status report: where are we? However you plug it into the process, there has to be a 12-month status report—

Mr. Fulton: Six months.

Mr. Ring: I don't think six months is—

The Chairman: My sense is that the report in some fashion ought to come back to the House of Commons or some body thereof.

[*Translation*]

Le meilleur moyen de le faire serait peut-être d'étoffer l'autre amendement que vous avez devant vous sur les rapports au ministre. Nous pourrions peut-être rédiger quelque chose que nous pourrions insérer.

M. Richardson: Monsieur le président, je pense que les membres du comité sont en train d'en arriver à un consensus. Permettez-moi de faire le point sur quelques questions afin de voir s'il y a consensus sur ce que M^me^ Catterall propose, et sur la motion initiale de Jim.

Nous voulons créer cette capacité aussi rapidement que possible. L'ultime limite est deux ans après l'entrée en vigueur de ce projet de loi. D'après ce que les témoins nous ont dit, c'est possible. Ce sont des conditions générales dont nous devons tenir compte; j'aimerais obliger les organismes d'intervention à faire cela.

Pouvons-nous confier ce sac de noeuds au conseiller législatif et lui demander de rédiger quelque chose pendant la pause. C'est parfait?

Mme Catterall: Oui, à cette condition: je ne pense pas que nous voulions attendre jusqu'à la fin des deux années pour dire, oh, mon Dieu, qu'avons nous fait?

M. Richardson: Nous pouvons procéder graduellement de manière à ce qu'à mi-chemin de la date d'échéance, la capacité soit rendue à 50 p. 100, ou quelque chose du genre. Est-ce que vous nous dites que c'est faisable, possible et vraisemblable?

M. Ring: Oui, monsieur. Nous pouvons prévoir un examen parlementaire, ou un autre mécanisme. Nous rédigerons quelque chose que nous pourrons vous soumettre lorsque vous reviendrez après la pause.

M. Richardson: Mais Jim partait d'une prémisse. En tout cas c'est ainsi que je l'ai compris, et vous me corrigerez si je me trompe. Nous ne voulons pas attendre deux ans pour constater que l'objectif n'est pas atteint.

M. Ring: Je comprends.

M. Richardson: Il faut établir des objectifs intermédiaires.

M. Fulton: Il faut que quelque chose donne l'impulsion. Nous ne pouvons attendre l'examen qui sera fait au bout de deux ans et le rapport que vous déposerez au Parlement, pour découvrir que les cibles n'ont pas été atteintes et que les échéances n'ont pas été respectées. Nous voulons nous assurer que le commissaire présentera un rapport au ministre et que ce rapport sera rendu public, soit à la Chambre, soit dans la *Gazette du Canada*. Nous devons pouvoir savoir dans trois mois où les choses en seront rendues.

M. Ring: Je m'efforce de bien comprendre car je ne voudrais pas que nous rédigions quelque chose que le comité trouverait inacceptable. Vous voulez un rapport d'étape. Nous venons de dire que 12 mois après l'entrée en vigueur de la loi, un rapport fera le point sur la situation. Peu importe comment cela s'insérera dans le processus, il faudra qu'il y ait un rapport d'étape au bout de 12 mois. . .

M. Fulton: Six mois.

M. Ring: Je ne pense pas que six mois soit. . .

Le président: Je pense que le rapport devrait, d'une façon ou d'une autre, être déposé à la Chambre des communes ou auprès d'un organisme qui en émane.

[*Texte*]

Mr. Ring: Yes, sir, that would be included.

• 1825

The Chairman: On that happy note, we'll stand the clause. The meeting is adjourned until 6:45 p.m.

• 1826

• 1913

The Chairman: Now, this would be an amendment to clause 6. It would add a proposed section 660.11, which would provide that:

> The Minister shall, no later than one year after the coming into force of the Act, and thereafter every two years, review the operations of sections 660.1 to 660.10, and in particular the capability of the response organizations to meet the arrangements required by ships and oil-handling facilities as set out in paragraphs 660.2(2)(b) and 660.2(4)(b)

• 1915

That is as I read it. Then it goes on to provide that

> a report be laid before each House of Parliament and referred to the appropriate committee.

Mr. Fulton: I so move.

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: The next point I want to make is this. The committee is obviously in control of how long it takes, but we now are aware the present schedule of Parliament leaves it, at the very least, unlikely Parliament will be sitting beyond June 10. That is very soon upon us. That's next Thursday.

We've heard evidence from all sides. They would like to see this bill through. I know also there are difficulties about meetings tomorrow and beyond. So if this bill is to be adopted, then we should make every effort to get it done by 10 p.m. tonight.

There are in front of us a bunch of amendments on advisory councils. Those will take some working out. Beyond that and this amendment, I'm not sure there are any complicated amendments. But working our way through that, we have time constraints. So I'm going to ask everyone who would like to see this bill through by tonight to see what we can do to help.

On the other hand, we want to make sure we know what we're doing. That's the other side of it.

That being said, is there a consensus on this?

Mrs. Catterall: The only thing is it doesn't include the "what if". That's point number one. What if nothing has happened? What if it's totally inadequate?

The Chairman: The answer, frankly, is it's before Parliament. It's in the hands of the appropriate committee of Parliament, to do what it will.

[*Traduction*]

M. Ring: Oui, monsieur, nous le préciserons.

Le président: Sur cette joyeuse note, nous reportons cet article. La séance est levée; nous reprendrons à 18h45.

Le président: Bon, il s'agirait d'un amendement à l'article 6. On ajouterait un nouvel article 660.11 qui stipulerait que:

> Au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la loi et tous les deux ans ensuite, le ministre examinera les activités prévues par les articles 660.1 à 660.10 et notamment l'aptitude des organismes d'intervention à conclure les ententes prévues pour les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures aux alinéas 660.2(2)b) et 660.2(4)b)

C'est ce que je vois. Il ajoute ensuite

> qu'un rapport sera présenté à chacune des deux Chambres du Parlement et transmis au comité approprié.

M.Fulton: Je le propose.

[Voir Procès-verbaux]

Le président: Je voudrais maintenant préciser une chose. C'est naturellement le comité qui décide de la durée de ses délibérations, mais nous savons maintenant qu'il est pour le moins très peu vraisemblable que le Parlement continue à siéger après le 10 juin. C'est imminent, c'est jeudi prochain.

Nous avons entendu des témoins de tous horizons. Ils souhaitent que ce projet de loi soit adopté. Je sais aussi qu'il sera difficile d'organiser des réunions demain et dans les jours qui suivent. Par conséquent, si nous souhaitons que ce projet de loi soit adopté, il faudrait faire tout notre possible pour en avoir terminé d'ici 22 heures.

Nous avons sous les yeux une grosse liasse d'amendements sur les conseils consultatifs. Ils vont nous demander pas mal de travail. En dehors de cela et du présent amendement, je ne crois pas qu'il y ait d'autres problèmes. Mais nous avons tout de même certaines limites de temps pour cela. Je vais donc demander à tous ceux qui souhaiteraient que nous en ayons fini avec ce projet de loi ce soir de faire leur possible.

D'un autre côté, nous tenons à bien savoir ce que nous faisons. C'est l'envers de la médaille.

Cela dit, avons-nous un consensus là-dessus?

Mme Catterall: La seule chose, c'est que l'on ne pose pas la question «et si?» C'est la première chose. Et s'il ne se passe rien? Et si c'est tout à fait erroné?

Le président: La réponse, très franchement, c'est que ce projet de loi est soumis au Parlement. Il est entre les mains du comité pertinent, qui doit agir à sa guise.

[*Text*]

Mr. Fulton: I think a $2-a-tonne levy is what they'll get.

Mrs. Catterall: Yes.

The Chairman: It depends on who's around.

Mrs. Catterall: You won't be around and I may not be around.

May I raise the other point. I think it's been fairly evident from what we've dealt with at this committee that this is not primarily a transportation issue, it's dealing with the environmental implications of transportation. I would like to suggest therefore that the last part be amended to read:

> to a joint meeting of such committees of Parliament as are established to review matters relating to transport and the environment.

The Chairman: Can you pause before you actually move that and let me draw your attention to the fact that this imposes obligations on the minister, and it would seem to me appropriate that the committee that oversees the work of the minister... You may want to speak of "such matters relating to this Act", or something of that kind. That may make it general enough.

Mrs. Catterall: Except it's the minister who reports before Parliament, and from Parliament it can go to a joint committee.

The Chairman: I will accept the subamendment. Is there any discussion on Marlene's subamendment?

First of all, the clerk has a point.

The Clerk: First of all, Mr. Chairman, there's already one amendment before the committee. We should get unanimous consent from members to withdraw that one, then introduce this new one. Then we can introduce Mrs. Catterall's subamendment.

The Chairman: You've heard the clerk on that subject.

Mr. Fulton: I withdraw my amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. Is there unanimous consent to withdraw the original amendment?

Amendment withdrawn

The Chairman: Now we have the amendment moved by Mr. Fulton with the subamendment by Mrs. Catterall to have the words "and environment" at the end of it.

Mrs. Catterall: I so move.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mrs. Catterall: It would actually be:

> to be referred to a joint meeting of such committees of Parliament as are established to review matters relating to transport and the environment.

The Chairman: We've heard the motion. Is there any discussion of the subamendment?

Amendment negatived

Mrs. Catterall: Mr. Chairman, this is fairly important, so I wonder if I could hear the reasons for voting against, so I might consider another subamendment?

[*Translation*]

M. Fulton: Je pense qu'ils obtiendront un droit de deux dollars la tonne.

Mme Catterall: Oui.

Le président: Cela dépendra de ceux qui seront là.

Mme Catterall: Vous n'y serez pas, et je n'y serai peut-être pas non plus.

Permettez-moi de soulever mon deuxième point. Je pense qu'il est clair, d'après nos discussions, qu'il ne s'agit pas essentiellement d'un problème de transport, mais plutôt des retombées environnementales du transport. Je voudrais donc proposer d'apporter la modification suivante à la fin du texte:

> à une réunion mixte des comités du Parlement créés pour examiner les questions relatives au transport et à l'environnement.

Le président: Pouvez-vous vous arrêter un instant avant de proposer cela, car je voudrais attirer votre attention sur le fait que cela impose des obligations au ministre et qu'il ne me semblerait normal que le comité qui supervise le travail du ministre... Il vaudrait peut-être mieux parler de «questions relatives à cette loi», ou de quelque chose du genre. Cela serait suffisamment général.

Mme Catterall: Sauf que c'est le ministre qui fait rapport au Parlement, et que la question peut être renvoyée du Parlement à un comité mixte.

Le président: J'accepte le sous-amendement. Y a-t-il discussion du sous-amendement de Marlene?

Je crois tout d'abord que le greffier a une remarque à faire.

Le greffier: Tout d'abord, monsieur le président, le comité est déjà saisi d'un amendement. Nous devrions obtenir le consentement unanime des membres du comité pour le retirer avant de présenter le nouveau. Nous pourrons alors présenter le sous-amendement de M^me^ Catterall.

Le président: Vous avez entendu le greffier?

M. Fulton: Je retire mon amendement, monsieur le président.

Le président: Très bien. Y a-t-il consentement unanime pour retirer l'amendement initial?

L'amendement est retiré

Le président: Nous avons maintenant l'amendement proposé par M. Fulton, et le sous-amendement de M^me^ Catterall visant à ajouter à la fin «et l'environnement».

Mme Catterall: Je le propose.

[Voir *Procès-verbaux*]

Mme Catterall: On aurait donc

> renvoyé à une réunion mixte des comités du Parlement créés pour examiner les questions relatives au transport et à l'environnement.

Le président: Nous avons entendu la motion. Y a-t-il une discussion sur le sous-amendement?

L'amendement est rejeté

Mme Catterall: Monsieur le président, ceci est assez important et je me demande si je pourrais connaître les raisons du rejet, car je pourrais éventuellement proposer un autre sous-amendement?

[*Texte*]

• 1920

Mr. Belsher: What wording have we added to this now?

The Chairman: What you're voting on is a subamendment that would change the motion in front of you so subsection (2) will read:

> The report laid before Parliament pursuant to subsection (1) stands permanently referred to a joint meeting of such committees of Parliament as are established to review matters relating to transport and the environment.

That's how it would read. So it adds ''a joint meeting'' and ''the environment''. That's what is being proposed as a subamendment. The idea is not to add ''to the Committee of Transport'', which is referred to here, but to add Environment and make it a joint meeting.

An hon. member: That will be a first.

Mr. Wilbee: To our legal people, is it is doable, that we can commit the House, or a future government, to that type of action?

Mr. Belsher: This would mean every year you would have to have meetings of Transport and Environment. I think that is the way it would now start to read. That becomes a little cumbersome, I think.

Mrs. Catterall: Just once a year, I think, and then every two years. Our whole point here is to have a parliamentary vehicle to do something if the response mechanism isn't being put in place.

Mr. Richardson: It is complicating matters. Why don't you just end at ''established to review such matters'' and not mention a particular committee?

Mrs. Catterall: All right. We could do that without being specific. Sure.

The Chairman: All right. Mrs. Catterall's original subamendment is withdrawn. Instead, she is moving a subamendment to delete the words ''relating to transport'' and adding the word ''such'' after ''review''.

Mrs. Catterall: Yes.

The Chairman: I am sorry. The clerk has taken the earlier exercise as a vote on the subamendment. So now we're going to make the record clear and ask for unanimous consent to reopen the question of the original subamendment.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I have unanimous consent on that matter.

> Amendment withdrawn.

The Chairman: Now Mrs. Catterall moves a new subamendment, which would delete the words ''relating to transport''.

Mrs. Catterall: I so move.

> [See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Richardson: And the word ''such'' between ''review'' and ''matters''.

The Chairman: The subamendment then is, between the word ''review'' and ''matters'', to add the word ''such'' and to delete the words ''relating to transport'', so it reads:

[*Traduction*]

M. Belsher: Quel est le texte de l'ajout?

Le président: Vous votez sur un sous-amendement visant à modifier la motion que vous examinez. Le paragraphe (2) se lirait comme suit:

> Le rapport déposé au Parlement conformément au paragraphe (1) est renvoyé de façon permanente à une réunion mixte des comités du Parlement créés pour examiner les questions relatives au transport et à l'environnement. Ce serait le texte. On ajoute donc «une réunion mixte» et «l'environnement». C'est ce qui est proposé dans ce sous-amendement.

Il ne s'agit pas d'ajouter «au comité des transport», dont il est question ici, mais d'ajouter «environnement», et de dire que c'est une réunion mixte.

Une voix: Ce sera une première.

M. Wilbee: D'après nos conseillers juridiques, peut-on engager la Chambre ou un gouvernement futur à faire ce genre de choses?

M. Belsher: Cela voudrait dire que tous les ans, il y aurait des réunions des transports et de l'environnement. Je pense que ce serait cela. J'ai l'impression que c'est une procédure un peu lourde.

Mme Catterall: Une seule fois par an, je crois; ensuite, tous les deux ans. Tout ce que nous voulons, c'est avoir une procédure parlementaire pour intervenir si les mécanismes d'intervention ne sont pas mis sur pied.

M. Richardson: Cela complique les choses. Pourquoi ne pas s'arrêter à «créés pour examiner ces questions» sans parler d'un comité particulier?

Mme Catterall: Très bien. Nous pourrions rester dans le vague. Certainement.

Le président: Très bien. Le sous-amendement initial de M^me^ Catterall est retiré. Elle propose au lieu de cela un sous-amendement visant à supprimer les mots «relatives au transport» et à ajouter «ces» après «examiner».

Mme Catterall: C'est cela.

Le président: Je suis désolé. Le greffier croyait que nous avions voté sur le sous-amendement. Nous allons donc rectifier les choses et demander au comité le consentement unanime pour réouvrir la question du sous-amendement initial.

Des voix: D'accord.

Le président: J'ai le consentement unanime sur ce point.

> L'amendement est retiré.

Le président: M^me^ Catterall propose maintenant un nouveau sous-amendement visant à supprimer les mots «relatives au transport».

Mme Catterall: Je le propose.

> [Voir *Procès-verbaux*]

M. Richardson: Et ajouter le mot «ces» entre «examiner» et «questions».

Le président: Le sous-amendement vise donc à ajouter entre «examiner» et «questions» l'article «ces» et à supprimer les mots «relatives au transport»; il se lit donc comme suit:

[*Text*]

(2) The report laid before Parliament pursuant to subsection (1) stands permanently referred to such committee of Parliament as is established to review such matters.

Subamendment agreed to

The Chairman: We now have before us the proposal moved by Mr. Fulton.

Amendment agreed to

The Chairman: I propose now to go to the motion by Mr. Fulton marked "F-2". It would amend clause 6, concerning advisory councils.

• 1925

This proposed amendment provides that an appeal may be made to an advisory council on the matter of the proposed fee. Then there are two or three consequential amendments there.

Perhaps, Jim, you'd like to speak to it.

Mr. Fulton: It is on proposed section 660.7:

The Commissioner shall establish at least one advisory council in respect of each geographic area

The Chairman: Where are the powers set out there, Jim?

I should say the clerk has recommended the motion you are now referring to be split, so the first part of it goes down to (4)(a) but the part about remuneration is dealt with separately. Then (6) also should be dealt with separately. But it still doesn't deal with the matter of powers. So I don't see how that deals with the issue you set out on page 7. Can you explain yourself?

Mr. Fulton: The one that's on page 7 flowed from one of the concerns, I believe, raised by the coastal passenger ship operators, who were concerned about how the fees might be applied. I suggested, following those witnesses, we should draft an amendment to deal with that particular concern. But as I read it, the opportunity is already there for those who have fees prescribed for them to appeal to the minister, and the minister can then publish in the *Gazette* what fee it's felt by the department is fair. They are already appealable. What I then did is I set those aside and drafted what I heard more clearly from a variety of witnesses into the one that has these seven points.

I'm prepared to deal with that and momentarily stand aside the fifth part, which is on remuneration, because I understand the coast guard witnesses have figured out a way to remunerate without having to go about it in some other way, such as their being paid.

The Chairman: Let me see if I can help you. Maybe I'm making this more complicated than I need to.

The amendment you originally put forward, which I referred to—

Mr. Fulton: I'm not going to move.

The Chairman: You're not going to move. Okay. We have everybody's consent to do that.

Now, before we go to the ones you want to deal with, we have to go in the order of the bill. I am advised the next one is your double-hull recommendation.

[*Translation*]

(2) Le rapport soumis au Parlement conformément au paragraphe (1) est renvoyé de façon permanente aux comités du Parlement créés pour examiner ces questions.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Nous examinons maintenant la proposition de M. Fulton.

L'amendement est adopté.

Le président: Je vous propose maintenant de passer à la motion de M. Fulton marquée «F-2». Elle vise à modifier l'article 6 concernant les conseils consultatifs.

Cet amendement prévoit un appel à un conseil consultatif sur la question des droits proposés. Il y a ensuite deux ou trois amendements qui en découlent.

Jim, vous pourrez peut-être nous expliquer cela.

M. Fulton: C'est au sujet de l'article 660.7 proposé:

Le commissaire peut établir des conseils consultatifs pour des zones géographiques.

Le président: Quels sont les pouvoirs prévus, Jim?

Je dois dire que le greffier a recommandé de couper la motion dont vous parlez de façon à avoir une première partie allant jusqu'au (4)a), et à traiter séparément de la question de la rémunération. Il faudrait aussi traiter séparément de l'alinéa (6). Je ne vois donc pas le rapport avec la question de la page 7. Pourriez-vous vous expliquer?

M. Fulton: La motion de la page 7 découle des préoccupations avancées par les exploitants de navires de passagers côtiers, lesquels s'interrogeaient sur l'application des droits. Suite à leur intervention, je dois proposer que nous rédigions un amendement pour répondre à ces préoccupations. Toutefois, je constate que ceux pour lesquels on a fixé des droits peuvent déjà faire appel auprès du ministre, et que le ministre peut alors publier dans la *Gazette* le montant des droits qui semblent raisonnables au ministère. Il y a déjà une possibilité d'appel. J'ai donc laissé cela de côté et repris dans une motion comportant ces sept points les interventions de tout un éventail de témoins.

Je suis prêt à laisser de côté, pour l'instant, la cinquième partie qui concerne la rémunération car je comprends que les témoins de la Garde côtière ont élaboré une formule de rémunération évitant d'autres démarches; par exemple, le fait de les payer eux-mêmes.

Le président: Je vais voir si je peux vous aider. Je suis peut-être en train de compliquer inutilement les choses.

Votre amendement initial dont j'ai parlé. . .

M. Fulton: Je ne vais pas le proposer.

Le président: Très bien. Nous avons le consentement de tous à cet égard.

Avant de passer aux autres amendements dont vous voulez discuter, nous devons prendre le projet de loi dans l'ordre. On me signale que votre prochain amendement concerne la recommandation sur les doubles coques.

[*Texte*]

Mr. Fulton: This is the Brander-Smith number two.

The Chairman: This is Brander-Smith number two *à la* Jim Fulton. This is an amendment to clause 6 on page 9. It would amend, by adding after line 40 on page 9, the following. . .proposed subsections 660.7(1), (2), and (3).

Proposed subsection (1) is about the commissioner issuing standards for double hulls, etc. Proposed subsection (2) is about the commissioner exempting existing tankers with double hulls and from the year 2000 phasing out. . . Proposed subsection (3) is that:

> The commissioner may exempt an existing tanker from the year 2000 phase-out for a period not exceeding five years where a satisfactory double bottom or double sides are installed.

• 1930

Mr. Fulton: I so move.

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Fulton: I'll give a very brief explanation of that.

We heard from the chair of the panel, Mr. Brander-Smith, yesterday that from the evidence they heard during the panel review, so far, vessels that have have run ashore and are double-hulled. . .in 85% of those circumstances there's no spill.

If we look at the list of Canadian tankers provided by the coast guard yesterday, the eye is drawn fairly quickly to the vessels *C.S. Service*, built in 1923, the *Genia*, built in 1926, and others of that era, ranging up to the *Husky 120*, built in 1931. If we were to accept those tankers would operate as is until the year 2015, some of these tankers will be pushing a century in age. They won't even be required to have a double bottom, as the legislation now sits. Frankly, I find this is an extraordinary state of affairs.

We've had a public panel review that cost over $3 million. It heard an abundance of technical evidence on double bottoms, on diaphragms, on double-hulling. We heard again yesterday from Mr. Brander-Smith that it is reasonable. . .and his recommendation was for architectural design and planning of three years, two years to have them constructed and two years for various companies to get themselves to the position where they wanted to make that decision to finance the new double-hulled and double-bottom tankers. His recommendation was for a 7-year phase-in of these 50 existing tankers. He reported 31 months ago. It seems to me his 7-year period to phase these in could just as well be applied today as it was when he made his recommendation 3 years ago; and 7 years from now takes us to the year 2000.

That gives an outside limit for all of these, because there's only one here on the list. That's the *Irving Arctic*, a deadweight vessel of 38,281 tonnes. All the rest of them will continue to be in service into the next century.

I think we have a responsibility to listen to a panel when they go to have hearings all over Canada and hear witnesses from all over the place. If their recommendation was to get all these tankers out within seven years, I think we're entirely remiss in saying, oh, well, that's okay, we'll leave some of them in service for another 20 years, without even requiring a double bottom.

[*Traduction*]

M. Fulton: C'est le Brander-Smith numéro deux.

Le président: C'est le Brander-Smith numéro deux à la Jim Fulton. C'est un amendement à l'article 6, à la page 9. C'est une modification aux paragraphes 667(1), (2) et (3) proposés.

Le paragraphe (1) proposé, concerne les normes pour les doubles coques, fixées par le commissaire. Le paragraphe (2) proposé, indique que le commissaire peut accorder une dispense à des navires-citernes équipés de doubles coques pour ce qui est de la date limite de l'an 2000. . . Le paragraphe (3) proposé dit:

> Le commissaire peut suspendre l'application de la date limite de l'an 2000 à l'égard d'un navire-citerne pendant une durée maximale de cinq ans, si ce navire est équipé d'un double fond satisfaisant ou de doubles coques.

M. Fulton: Je le propose.

[Voir *Procès-verbaux*]

M. Fulton: Je vais vous expliquer cela très brièvement.

Le président de la commission, M. Brander-Smith nous a dit hier que, d'après les témoignages entendus, dans 85 p. 100 des naufrages de navires équipés d'une double coque il n'y avait pas de déversement.

Si nous examinons la liste des navires-citernes fournis hier par la Garde côtière, notre oeil est rapidement attiré par les navires *C.S. Service* construit en 1923, le *Genia*, construit en 1926 et d'autres de cette époque jusqu'au *Husky 120*, construit en 1931. Si nous autorisions ces navires-citernes à continuer à fonctionner tel quel jusqu'à l'an 2015, certains seraient presque centenaires. Avec la loi actuelle, on ne les obligerait même pas à avoir un double fond. Franchement, je trouve cela invraisemblable.

Nous avons mené une enquête publique qui a coûté plus de 3 millions de dollars. La commission a entendu une foule de témoignages techniques sur les doubles fonds, les diaphragmes, les doubles coques. M. Brander-Smith nous a encore dit hier que c'était raisonnable. . . et qu'il recommandait une phase de conception et de planification architecturales de trois ans; deux ans pour la construction, et deux ans pour permettre aux diverses compagnies de décider si elles sont prêtes à financer l'installation de doubles coques et de doubles fonds. Il recommande donc une période de sept ans pour procéder aux modifications de ces 50 navires-citernes existants. Il a présenté son rapport il y a 31 mois. J'ai l'impression que l'on pourrait tout aussi bien appliquer aujourd'hui cette période de sept ans qu'à l'époque où il a présenté ses recommandations il y a trois ans; et dans sept ans, nous serons en l'an 2000.

Cela nous donne une limite extérieure pour tous ces navires car il n'y en a qu'un seul ici sur la liste. C'est le *Irving Arctic*, un navire jaugeant 38 281 tonnes. Tous les autres seront toujours en service au début du siècle prochain.

Je crois qu'il nous incombe d'écouter les recommandations d'une commission qui a tenu des audiences dans tout le Canada, et entendu partout des témoins. Si cette commission a recommandé l'élimination progressive de ces navires-citernes sur sept ans, je crois que nous manquerions gravement à notre devoir si nous disions: oh, tant pis, nous allons en autoriser quelques-uns à rester en service pendant encore 20 ans sans même exiger qu'ils soient équipés d'un double fond.

[*Text*]

So my amendment requires that the commissioner issue the standards. . .I understand on May 27 they were gazetted. There have not been many contradictory responses to the structural designs proposed by the coast guard for double-hulling. The gazetting's out there, so the commissioner can issue the standards—or if we want to change the word ''standards'' to ''regulations'', I don't mind that at all.

We're in keeping with the full recommendations of the panel of Mr. Brander-Smith, who was here, and I think was still here today until a short time ago.

I provide for the two powers I think the commissioner might be seeking. The commissioner could exempt an existing tanker fitted with a satisfactory double hull from the year 2000 phase-out. The commissioner could exempt an existing tanker from the year 2000 phase-out for a period not to exceed five years where a satisfactory double bottom or double sides are installed. That's certainly a provision that could apply to these smaller freshwater lakers, tankers, of which there are 28.

But I certainly don't want to walk out of this committee and tell constituents in this country, oh, well, we're leaving some of these tankers in operation without even a double bottom, let alone a double hull, at 100 years of age. I'm 43 and I know what a rusty tanker I am.

Mr. Angus: Good description.

Mr. Fulton: I can't imagine why the government side wouldn't accept these as they are.

The Chairman: Mr. Turner, do you want to comment before we get into this question?

• 1935

Mr. Turner: Mr. Chairman, I would have to tell you the discussions and meetings the coast guard had with the industry on this issue of the double-hull timetable, if I can refer to it that way, were predicated on several points agreed to around the table at the beginning. One was that we were prepared to consider alternative designs to simply a double hull, but they must offer no less protection. Another was that whatever we did must be at least as environmentally beneficial as what was being done internationally or by our largest trading partner, to the south. But great concern was expressed by the industry about the idea of tankers having to be phased out in the kind of timeframe the Brander-Smith panel had recommended, largely because of the economic situation of the companies that currently operate them.

The tankers under 5,000 tonnes, some of which are quite old, as your committee has noted, are largely those operating in sheltered areas. They are in reasonably good condition, and the condition of all tankers is inspected by the coast guard every year.

We therefore felt in view of the tonnages that were involved—these were quite small tankers, in other words—and in view of the service record they have had generally, the schedule we had worked out with the industry in terms of

[*Translation*]

Mon amendement vise donc à faire émettre ces normes par le commissaire. . . Je crois qu'elles ont été publiées à la *Gazette du Canada*, le 27 mai. Il n'y a pas eu beaucoup de réponses contradictoires aux dessins structurels proposés par la Garde côtière pour les doubles coques. Les textes ont été publiés dans la *Gazette*, et le commissaire peut donc émettre les normes—ou si vous préférez les «règlements», cela m'est complètement égal.

Nous sommes tout à fait dans la ligne des recommandations du Comité Brander-Smith, qui était là il y a encore quelques instants je crois.

L'amendement donne au commissaire les deux pouvoirs dont il pourrait avoir besoin. Il pourrait exempter de l'application de cette date limite de l'an 2000 un navire-citerne existant doté d'une double coque satisfaisante. Le commissaire pourrait exempter de l'application de cette date limite un navire-citerne existant pendant une période maximale de cinq ans, si ce navire est équipé d'un double fond ou de doubles coques satisfaisants. C'est une disposition qui pourrait certainement s'appliquer aux 28 petits navires-citernes qui naviguent en eau douce dans les lacs.

Vous n'avez certainement pas envie d'aller dire aux électeurs du pays que nous avons décidé de laisser en circulation des navires-citernes qui n'ont même pas de doubles fonds, sans parler de doubles coques; et qui sont centenaires. J'ai 43 ans, et j'ai la coque déjà sérieusement rouillée.

M. Angus: Bonne description.

M. Fulton: Je ne vois pas pourquoi les députés gouvernementaux n'accepteraient pas cela.

Le président: Monsieur Turner, vous avez un commentaire à faire avant que nous passions au vote?

M. Turner: Monsieur le président, je dois vous dire que les discussions et les rencontres qui ont eu lieu entre la Garde côtière et les représentants de l'industrie au sujet de cet échéancier pour les doubles coques s'appuyaient sur un certain nombre de points dont il avait été convenu au départ. En particulier, nous étions prêts à envisager d'autres formules que la double coque, à condition qu'elle garantisse une protection au moins égale. D'autre part, tout ce que nous faisions devait avoir des retombées positives sur l'environnement au moins aussi importantes que les initiatives internationales, ou les initiatives de notre plus grand partenaire commercial au sud. Les représentants de l'industrie avaient toutefois des réticences considérables concernant l'échéancier recommandé par le Comité Brander-Smith, essentiellement en raison de la situation économique dans laquelle se trouve les compagnies qui exploitent ce navires.

Les navires-citernes de moins de 5 000 tonnes, dont certains sont très vieux—comme votre comité a pu le constater—naviguent essentiellement en eaux protégées. Ils sont en assez bon état, et la Garde côtière les inspecte tous les ans.

Nous avons donc estimé, compte tenu des tonnages en cause—autrement dit, il s'agit de très petits navires-citernes—et en raison de leur dossier d'ensemble, que l'échéancier des améliorations que nous avions élaboré avec les représentants de

[*Texte*]

improving on or taking the most onerous schedule for phase-out of either the international schedule or the United States schedule was one that was suitable for the Canadian industry, even recognizing there were a significant number of situations with smaller ships, smaller tankers, that were going to be in service for quite some time.

This was all explained, of course, by Ken Ryan yesterday, and I won't attempt to go into the technical detail. I would tell you, though, that the coast guard did not attempt a financial analysis of the companies that were making the assertions to us about their economic health and their inability to replace or rebuild certain tankers by certain dates. We're not in a position to go into the books, so to speak, and verify the financial health of the companies and their ability to do this.

We did work out a regime we felt would be among the strictest in the world, and as I said about the phase-out schedule and the new tanker schedule, that is the case; the phase-out schedule, because it does exceed what's required elsewhere, the new schedule because it goes all the way down to zero in the tonnage that would affected by the new standards, the new regulations.

I'm afraid I therefore cannot shed an awful lot of light on the financial impact on specific companies. I can tell you some of the factors that were considered in the discussions, the consultations, with them. Certainly in the Great Lakes fleet and those ships that are serving trans-border, into the United States—serving internationally, in other words—the question of competitiveness and level playing field was very much in the minds of the industry and was certainly something we tried to take into account as well.

Concern was expressed by the companies, but in other consultative fora by the unions as well, that we not place Canada in a non-competitive position by being "purer than pure", so to speak, faster than the rest of the world was prepared to do the same thing. We did stretch the envelope, if I could put it that way, by requiring a schedule that is more onerous than either the international or the American ones combined. We did not, in the end, reach agreement with the industry on a seven-year proposal, as was on the table originally from Mr. Brander-Smith.

Mr. Belsher: I'm loathe to agree to move all the dates ahead suddenly, the way you're asking for here, Jim. This is something we're being told is ahead even of our neighbours adjacent to us, or on the Great Lakes. It'll affect some of these vessels. It won't affect that many, because they're in the process of starting to be phased out now. You just want to move the clock ahead further. I'm reluctant to impose that on them at this time.

Mr. Fulton: I wonder if, for the record, the coast guard could tell us whether there's anything in this amendment that would prevent the coast guard from delimiting, for example, certain selected waters where this existing tanker fleet could in fact continue to operate.

• 1940

As somebody who represents Dixon Entrance, Hecate Strait and Queen Charlotte Sound, and having the notoriety, as I pointed out yesterday, of having an 84-foot wave come cruising through Dixon Entrance last winter, the second highest ever

[*Traduction*]

l'industrie, qui était l'échéancier le plus exigeant tant au plan international que vis-à-vis des États-Unis, était acceptable pour l'industrie canadienne, même s'il était reconnu que dans un certain nombre de cas des navires-citernes de plus petite jauge allaient demeurer en service encore pendant un certain temps.

Cameron a évidement expliqué tout cela hier; je ne vais pas revenir sur les détails techniques. Je dois toutefois vous dire que la Garde côtière n'a pas essayé de faire une analyse financière de la situation des compagnies qui invoquaient leur santé économique pour dire qu'elles n'étaient pas capables de remplacer, ou d'aménager, certains navires-citernes dans certains délais. Nous ne pouvons pas aller vérifier le bilan financier de ces compagnies pour savoir si c'est vrai.

Nous avons élaboré le régime qui nous semblait le plus rigoureux du monde; et c'est effectivement le cas, comme je l'ai montré à propos de l'échéancier pour les suppressions et les aménagements des navires-citernes; l'échéancier des suppressions, parce qu'il dépasse tout ce qui est exigé ailleurs, et le nouvel échéancier parce qu'il impose l'application des nouvelles normes à tous les navires, quel que soit leur tonnage.

Je crains donc ne pas pouvoir dire grand chose sur les répercussions financières que cela aura pour certains compagnies. Je peux vous parler des facteurs dont on a tenu compte lors des discussions et des consultations. Il est certain que la question de la compétitivité et de l'égalité des conditions était très présente à l'esprit des représentants de la flotte des Grands Lacs et des navires qui transitent entre le Canada et les États-Unis—qui ont donc une vocation internationale—et nous avons essayé d'en tenir compte aussi.

Les compagnies de navigation, mais aussi les syndicats à d'autres tribunes, ont dit que nous risquions de rendre le Canada incapable de concurrencer les pays étrangers en voulant être «plus royalistes que le roi», c'est-à-dire en allant plus vite que le reste du monde. Nous avons poussé un peu les choses, si je puis dire, en exigeant un échéancier plus rigoureux que les échéanciers internationaux et/ou américains conjugués. Finalement, nous ne nous sommes pas entendus avec les représentants de l'industrie sur la proposition sur sept ans, présentée au départ par M. Brander-Smith.

M. Belsher: J'hésiterais vraiment à proposer tout d'un coup ces dates que vous réclamez, Jim. Nous devancerions nos voisins avec lesquels nous commerçons sur les Grands Lacs. Cela aurait des répercussions sur ces navires. De toute façon, ils ne seraient pas très nombreux à être visés car on est en train de les réformer progressivement. Vous voulez simplement prendre de l'avance, et je n'ai vraiment pas envie de leur imposer une telle épreuve dans la conjoncture actuelle.

M. Fulton: Les représentants de la Garde côtière pourraient-ils nous préciser s'il y a quelque chose dans cet amendement qui l'empêcherait de délimiter, par exemple, certaines zones de navigation dans lesquelles la flotte de navires-citernes existante pourraient quand même continuer à naviguer.

En tant que député d'une région où l'on retrouve l'entrée de Dixon, le détroit d'Hécate et le bassin de la Reine Charlotte et où, comme je l'ai dit hier, nous avons vu l'hiver dernier une vague de 84 pieds déferler dans l'entrée de Dixon, soit la

[*Text*]

measured in the internal waters of Canada, for the life of me I can't understand why, with such a sensible recommendation... There really were only a couple of core recommendations from Brander-Smith. We've now indicated as a committee that we're not going to go for the tight, targeted scheduling of the 10,000-and 25,000-tonne capacity. Surely we have a responsibility to listen to a panel report from someone like Mr. Brander-Smith and at least go part of the way.

I've provided two specific exemptions, one of which would allow any of these to go double-bottom, giving them an extra five years. I think we have to keep in mind that all Brander-Smith recommended was a one-penny-per-pound levy. The industry balked at that. I think we're all old enough around this table to know that this one penny a pound would be passed directly on to you know who. The public seems to be abundantly prepared to pay for a protected environment, particularly in terms of oil spills.

I think we're beating around the bush here. If we're going to leave 100-year-old tankers bobbing around single-bottomed—

Mr. Belsher: It's not exactly 100-year-old.

Mr. Fulton: All right, 1926. By 2015 it's going to be ten years shy of a century.

Mr. Belsher: That's right.

The Chairman: The issues are clearly before the committee, eloquently expressed on all sides. Therefore I would like to call a vote on the amendment.

Mr. Fulton: May I just get an answer from the coast guard on my question? Is there anything in here that would inhibit the coast guard from directing these tankers into selected Canadian waters where they don't face 100-mile-an-hour gale force winds and 80-foot waves? That's what I get at my place.

Mr. Turner: There is a regulatory routine in place already, Mr. Chairman, that does allow for designation of certain areas for operation of certain types and classes of ships. It is possible that something could be worked out in that sense, but I can't advise you of the specifics at the moment. I'm not sure if Marc is in a position to do so or not. We don't have the details before us that would allow us to answer your question definitively.

The Chairman: All those in favour?

Mr. Fulton: We'll take a recorded vote on this one, Mr. Chairman. I think the newspapers will be interested in this vote.

An hon. member: Where are they?

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I think we should remember that during the Brander-Smith hearings, and also with the work that the coast guard has done with the International Shipping Federation, agreement has been reached on the double-hulling of vessels. There has been a timetable agreed to by the shipping industry. Is it IMO, or what is it?

Mr. Turner: Internationally the organization is the International Maritime Organization. It's an agency of the United Nations.

[*Translation*]

deuxième plus haute vague jamais vue dans les eaux intérieures du Canada, je n'arrive pas à comprendre pourquoi, avec une recommandation aussi raisonnable... Le rapport Brander-Smith ne contenait que quelques recommandations fondamentales. Notre comité vient de dire qu'il ne recommanderait pas l'adjonction à l'annexe des navires de 10 000 et de 25 000 tonnes. Mais nous avons sûrement la responsabilité de prendre en compte le rapport du comité de M. Brander-Smith et d'aller, au moins en partie, dans le sens de ses conclusions.

J'ai prévu deux exemptions précises, dont l'une permettrait à tous ces navires de doubler leur coque, leur donnant ainsi cinq ans de plus. Je crois que nous devons garder à l'esprit le fait que tout ce que recommande M. Brander-Smith, c'est un prélèvement d'un sous par livre. L'industrie a protesté. Je crois que nous tous ici présents sommes assez grands pour savoir que ce prélèvement d'un sous par livre serait passé directement à qui vous savez. Le public semble tout à fait disposé à payer pour protéger l'environnement, particulièrement dans les cas de déversement de pétrole.

Je crois qu'en l'occurrence nous tournons autour du pot. Si nous laissons les navires citernes monocoques et centenaires voguer partout...

M. Belsher: Ces navires ne sont pas tout à fait centenaires.

M. Fulton: Non, mais ils datent de 1926. En l'an 2015, ils ne leur faudra plus que 10 ans pour être centenaires.

M. Belsher: C'est exact.

Le président: Le comité a été clairement saisi de la question, et toutes les parties ont plaidé leur cause éloquemment. J'aimerais donc mettre l'amendement aux voix.

M. Fulton: Peut-on demander à la Garde côtière de répondre à ma question? Y a-t-il quoi que ce soit ici qui empêcherait la Garde côtière de diriger ces navires-citernes vers les eaux canadiennes où ils n'auront pas à affronter des vents à 100 milles à l'heure ou des vagues de 80 pieds? C'est ce que nous voyons chez nous.

M. Turner: Monsieur le président, il y a déjà des règlements en place qui permettent la désignation des régions où certains types et certaines catégories de navires peuvent naviguer. Il serait possible de trouver des accommodements en ce sens, mais je ne puis vous donner de détails pour le moment. J'ignore si Marc est en mesure de le faire ou non. Nous ne disposons pas ici des renseignements qui nous permettraient de donner une réponse définitive à votre question.

Le président: Tous ceux qui sont en faveur?

M. Fulton: Nous aurons un vote par appel nominal pour cet amendement, monsieur le président. Je crois que ce vote va intéresser la presse écrite.

Une voix: Où sont les journalistes?

M. Belsher: Monsieur le président, je crois qu'il faut se rappeler que les audiences du Comité Brander-Smith, ainsi que les pourparlers entre la Garde côtière et la Fédération internationale des armateurs, ont donné lieu à un accord sur le renforcement de la coque des navires. Les armateurs ont accepté un calendrier pour les réfections. S'agit-il de l'OMI, ou d'un autre organisme?

M. Turner: À l'échelle internationale, l'institution responsable est l'Organisation maritime internationale. C'est une institution spécialisée des Nations Unies.

[*Texte*]

Mr. Belsher: That has been agreed to by way of the United Nations. We are a party to that. That's what we have already agreed to, but now we're trying to say we would turn around and change that and even move ahead of that. I'm against it.

The Chairman: The issues are in front of the committee. I'll ask the clerk to call—

Mr. Fulton: The only clarification that I'd give back to Ross is this sheet that was circulated by the coast guard that gives the 2015 year phase-out. These listed phase-outs are not found anywhere in this legislation.

Once again we're buying a pig in the poke on behalf of the people of Canada, believing these ships will actually be out of service by then. There is no statutory requirement naming these vessels to be taken out of service on those dates.

The Chairman: I've asked the clerk to call the names. There's a request for a recorded vote.

Amendment negatived: nays 4; yeas 2

The Chairman: I'm obliged to declare the amendment lost.

• 1945

Next we go to amendments proposed by Mr. Fulton in respect of advisory councils, and the clerk has recommended that these be split in two. I will read out what I'm talking as the first proposal for an amendment.

It's to 660.7 on pages 9 and 10, which would be amended by striking out lines 41 to 46 on page 9, and lines 1 to 15 on page 10, and substituting the following:

660.7 (1) The Commissioner shall establish at least one advisory council in respect of each geographical area: Pacific, Great Lakes and Atlantic.

(2) The Commissioner may establish other advisory councils as such need may arise.

(3) Each advisory council is composed of no more than seven members who reside in the geographic area in respect of which the advisory council is established, the majority of whom shall be representatives of the public interest, in particular the environment, who are appointed to the advisory council by the Commissioner, and who in the opinion of the Commissioner can represent the various interests likely to be involved in matters referred to in sections 660.1 and 660.6.

(4) Each member of an advisory council shall be appointed to hold office on good behaviour for a term that does not exceed three years.

(a) the advisory council shall elect one of its members of each advisory council to be its president.

That is the first amendment. We'll deal with the matters of remuneration once we have dealt with this one.

I take that to be moved by Mr. Fulton.

I should just say, from my own point of view, there are a couple of other amendments that Mrs. Catterall has proposed, or will be proposing, which may or may not be covered here. I think the simplest way to do it is to deal with this amendment and see where we go with it.

[*Traduction*]

M. Belsher: Les Nations Unies ont donc adhéré à cet accord. Nous sommes partie à cet accord. C'est ce sur quoi nous nous sommes entendus, mais nous voulons maintenant changer de cap, modifier cela et même aller plus loin. Je suis contre.

Le président: Le comité a été saisi de la question. Je vais demander au greffier de mettre aux voix. . .

M. Fulton: J'aimerais attirer l'attention de Ross sur une clarification, à savoir le texte publié par la Garde côtière où l'on mentionne l'élimination graduelle des navires d'ici l'an 2015. Le projet de loi ne contient aucune liste de navires qui seront réformés graduellement.

Encore une fois, on demande aux Canadiens d'acheter chat en poche; on leur fait croire que ces navires seront tous réformés d'ici là. La loi ne stipule pas quels navires devront être réformés d'ici là.

Le président: J'ai demandé au greffier de mettre l'amendement aux voix. Que qu'un a demandé que ce soit un vote par appel nominal.

L'amendement est rejeté: contre, 4; pour, 2

Le président: Je suis obligé de déclarer l'amendement rejeté.

Nous passons maintenant aux amendements sur les conseils consultatifs que propose M. Fulton, et le greffier recommande qu'on les sépare en deux blocs. Je vais vous donner lecture du premier amendement qu'on propose.

Il s'agit d'un amendement à l'article 660.7, pages 9 et 10, par substitution des lignes 41 à 46, page 9 et des lignes 1 à 15, page 10, de ce qui suit.

660.7 (1) Le commissaire doit établir au moins un conseil consultatif pour chaque région géographique: le Pacifique, les Grands Lacs et l'Atlantique.

(2) Le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs au besoin.

(3) Les conseils consultatifs sont formés d'au plus sept membres, nommés par le commissaire et qui résident dans la zone géographique visée, la majorité d'entre eux étant fiduciaires de l'intérêt public, en particulier de l'environnement et, de l'avis de celui-ci, représentant des intérêts susceptibles d'être touchés par les questions visées aux article 660.1 à 660.6.

(4) Les membres d'un conseil consultatif sont nommés, à titre inamovible, pour des mandats respectifs de trois ans maximum.

(a) Le conseil consultatif élira un de ses membres au poste de président.

Voilà le premier amendement. Nous discuterons de la question de la rémunération une fois que nous en aurons terminé avec cet amendement.

Je tiens pour acquis que M. Fulton propose cet amendement.

En tant que président, je dois dire que M^me^ Catterall a proposé, ou va proposer, quelques amendements supplémentaires qui pourraient aller dans le même sens. Je crois que la façon la plus simple de procéder, c'est d'expédier cet amendement et nous déciderons, à partir de là, ce que nous ferons.

[*Text*]

Mr. Fulton: Very quickly, Mr. Chairman, point number 1 replaces a ''may'' clause with a ''shall''. That's ''The Commissioner shall'' put in place at least three principal, large, regional councils. That would be for the Pacific, the Atlantic and Great Lakes.

Point number 2 is that the commissioner may establish other advisory councils. For example, he might want a specific one for Placentia Bay, and there might be an incident on Lake Superior that would require a specific advisory council. I think we can all appreciate there will be situations where that might arise on an occasional or even on a permanent basis.

The third covers who is on them. We heard, time and again, different suggestions from witnesses about who should be on there. I think it's clear to anyone who has taken the time to look at the recommendations from the Alaska experience, and if we take account of what we were reminded of yesterday by Ken Zakreski from the Save Georgia Strait Alliance, that people such as Dr. Andrew Thompson simply would not sit on an advisory board as proposed to be composed in the existing legislation.

I think it's incumbent upon us as a committee to realize that those who stand to lose the most in any situation where there's a spill are the people who live in a given area, and they obviously have an enormous interest in being on such an advisory committee, keeping track of vessel traffic management systems, and keeping track of whether or not state-of-the-art equipment is being acquired by the response organizations.

I think it's critical that the majority, four of the members or more, clearly be representatives of the public interest, and I state of the environment in particular, to make sure that knowledgeable environmentalists are in fact placed on there.

In point 4, which states ''Each member. . .shall be appointed to hold office on good behaviour'', I've removed the wording that's there, which was that they be appointed ''at pleasure''. I think everyone at the table knows that when you're appointed at pleasure, if you were to say something or do something that someone in the industry might be irritated by, you're gone pretty quickly from the advisory council. I think it's far better that it say ''on good behaviour''. That gives people a voice and some higher degree of will to express that voice on behalf of those they represent, without having to be paranoid.

• 1950

The other point is that rather than having the commissioner appoint the chair, I think it's come to be commonly expressed around this place in the last 15 or 20 years that when these bodies are set up, a body itself will elect from its seven members the person whom the seven advisory council members feel is the most appropriate. You must have confidence in the chair or you don't have a committee. Those are the four points, Mr. Chairman.

The Chairman: Before you go on, the clerk is now advising me that a number of Mrs. Catterall's amendments cover the same territory and that we should in fact deal with them or have them in front of us. The way I'd like to do it is that just for convenience it may be. . . Now there's another Fulton one. We're getting a little mixed up here.

[*Translation*]

M. Fulton: Très rapidement, monsieur le président, le premier changement consiste à remplacer le «peut» par un «doit». C'est-à-dire que «le commissaire doit» mettre en place au moins trois grands conseils régionaux. Ce serait pour le Pacifique, l'Atlantique et les Grands Lacs.

Deuxième changement, le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs. Par exemple, il pourrait en créer un dont le mandat se limiterait strictement à la Baie de Placentia, et il pourrait y avoir un incident sur le Lac Supérieur qui nécessiterait la création d'un conseil consultatif pour cette région. Je crois que nous pouvons tous imaginer des situations qui nécessiteraient la création d'un conseil consultatif temporaire ou même permanent.

Le troisième changement porte sur la composition de ces conseils. Les témoins nous ont fait plusieurs suggestions à ce propos. Je crois que quiconque a pris le temps de lire les recommandations qui ont fait suite aux événements de l'Alaska et sait ce que nous a rappelé hier Ken Zakreski, de la Save Georgia Strait Alliance, admettra qu'un homme comme le Dr. Andrew Thompson ne devrait tout simplement pas siéger au conseil consultatif que la loi se propose d'établir.

Le comité doit se rendre compte que ceux qui risquent de perdre le plus en cas de déversement dans une région, ce sont les gens qui y vivent, et ils ont évidemment intérêt à siéger à ces conseils consultatifs pour surveiller les systèmes de gestion de la circulation des navires et s'assurer que les organismes d'intervention disposent de l'équipement le plus moderne qui soit.

Il est essentiel, à mon avis, que la majorité du conseil, quatre membres ou plus, soient des fiduciaires déclarés de l'intérêt public, et de l'environnement en particulier comme je le dis, pour nous assurer que des experts de l'environnement y siègent.

Quatrième changement, où il est dit que, «les membres. . . seront nommés à titre inamovible». J'ai ôté ici le libellé existant, selon lequel les membres auraient été nommés «à titre amovible». Tout le monde ici présent sait que si vous êtes nommé à titre amovible et que vous dites ou faites quoi que ce soit qui pourrait irriter l'industrie, vous ne siégerez pas longtemps au conseil consultatif. Je crois qu'il vaut beaucoup mieux dire «à titre inamovible». Cela permettra aux membres d'exprimer plus librement le point de vue de ceux qu'ils représentent, et de parler sans crainte.

Autre chose, plutôt que de faire nommer le président par le commissaire, je crois qu'il faut faire ce qu'on exige habituellement ici depuis 15 ou 20 ans, lorsque nous créons ces organismes, à savoir que les sept membres du conseil devraient élire à la présidence celui qu'ils jugent le plus apte. Il faut avoir confiance dans le président, sans quoi le comité ne peut fonctionner. Tels sont les quatre changements, monsieur le président.

Le président: Avant que nous poursuivions, le greffier vient de me dire qu'un certain nombre des amendements de M^me^ Catterall vont dans le même sens et que nous devrions en discuter maintenant ou en prendre connaissance. Je vous propose cela, c'est strictement pour des raisons de commodité. . . Nous avons maintenant un nouvel amendement de M. Fulton. On ne s'y retrouve plus très bien ici.

[*Texte*]

For convenience, what I'd like to do is see if we can make sure that I bring to your attention amendments by Mrs. Catterall that would cover the same ground, and then, having heard the first one, Marlene, if you feel you want to move a subamendment, we can deal with it that way.

Your first one, which is 14A, seems to me, on my first quick reading, to cover the same point as Jim's. That's to provide a new subsection (1).

Mr. Richardson: On a point of order, Mr. Chairman, it may be useful in this discussion to be aware that I also have amendments to propose that may include all, or at least some, of the two members' amendments. Have we distributed those?

The Chairman: What numbers are they? Are some of these new?

Mr. Richardson: They'll be new.

The Chairman: Here is what I'd like to do. First of all, while you're fishing out what the amendments are, I'd like us to see if we can't... We've got one motion on the floor for now. I'd like to have a general discussion and see if we can't put together where we're going on this and then see where that leads to, rather than get bogged down in too many amendments and subamendments right off the bat. Let's get out on the floor all of the issues that we have in relation to these advisory councils and see how we can best deal with them.

Lee, what have you got for us?

Mr. Richardson: Our amendments would apply if we can use Mr. Fulton's as a base, seeing as it's the one we got first. Let me just say quickly that I think we'd be prepared to accept 1 and 2. We have amendments similar to 3, so I'd like leave 3. I'm prepared to accept 4 as it is, with Mr. Fulton's. On 5 I have one that might apply there, and we were going to deal with 5 up to this point, Mr. Chairman.

The Chairman: Has everybody got copies? Have you got one yet, Jim?

Mr. Fulton: No, I'm just getting it.

The Chairman: Those two are not going to help. They don't deal with 1 yet.

Mr. Richardson: We're prepared to accept 1.

The Chairman: Let's just take them one at a time, and this will be tentative. We'll put together an amendment as an informal consensus here. First is Jim's number 1. I gather it meets with everyone's agreement.

Mrs. Catterall: No.

The Chairman: It doesn't meet yours? What's your problem with it?

Mrs. Catterall: That's why I'd like to have a basic discussion first, because essentially how you set up the advisory councils depends on what you see their function as, and we've had three quite distinct views of what the functions are of the advisory councils. One is a pretty general role with respect to all of part XV of the act.

[*Traduction*]

Pour des raisons de commodité, ce que j'aimerais faire, c'est attirer votre attention sur les amendements de M^me^ Catterall qui vont dans le même sens, et de là, après que nous aurons entendu le premier amendement, Marlene, si vous voulez proposer un sous-amendement, nous pouvons procéder de cette façon.

Votre premier amendement, le 14A, à première vue, me semble aller dans le même sens que celui de Jim. Cet amendement prévoit l'adjonction d'un nouveau paragraphe (1).

M. Richardson: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il serait peut-être utile de rappeler que j'ai aussi des amendements qui pourraient inclure tous les amendements des deux députés ou du moins, certains d'entre eux. Est-ce qu'on les a distribués?

Le président: De quels numéros s'agit-il? Est-ce que ce sont de nouveaux amendements?

M. Richardson: Ce seront de nouveaux amendements.

Le président: Voici ce que j'aimerais faire. D'abord, pendant que vous retrouvez vos amendements, j'aimerais voir si nous pouvions... Pour l'instant, le comité est saisi d'une motion. J'aimerais que nous ayons une discussion générale pour savoir ce que nous comptons faire de ces amendements, voir où cela nous mène, plutôt que de nous enliser tout de suite dans une pléthore d'amendements et de sous-amendements. Discutons de tous les amendements qui ont trait aux conseils consultatifs et nous verrons de là quelle sera la meilleure façon de procéder.

Lee, qu'avez-vous pour nous?

M. Richardson: Nous pourrons débattre de nos amendements si nous pouvons prendre comme base ceux de M. Fulton, étant donné que nous les avons reçus en premier. Je dirais rapidement que nous sommes disposés à en accepter la première et la deuxième partie. Nous avons des amendements semblables au troisième, je laisserai donc cela de côté. Je suis disposé à accepter le quatrième amendement tel quel, celui de M. Fulton. Pour le cinquième, j'en ai un dont nous pourrions débattre, nous discuterons donc du cinquième lorsque nous y parviendrons, monsieur le président.

Le président: Tout le monde en a des copies? Avez-vous la vôtre, Jim?

M. Fulton: Non, pas encore.

Le président: Ces deux amendements ne nous aideront pas. Ils ne portent pas sur le premier changement.

M. Richardson: Nous sommes disposés à accepter le premier changement.

Le président: Prenons-les un par un, à titre provisoire. Nous nous entendrons à titre officieux sur un amendement. Le premier, c'est le premier changement de Jim. Je crois comprendre que tout le monde est d'accord.

Mme Catterall: Non.

Le président: Cela ne rejoint pas votre amendement à vous? Quelles sont les raisons de votre objection?

Mme Catterall: C'est pourquoi j'aimerais que nous ayons d'abord une discussion sur le fond, parce que la composition des conseils consultatifs dépend essentiellement de l'idée que vous vous faites de leurs fonctions, et nous avons, tous les trois, des idées très différentes de ce que doivent être les fonctions des conseils consultatifs. Je pense, entre autres, au rôle très général qu'ils jouent pour ce qui a trait à toute la partie 15 de la loi.

[*Text*]

The Chairman: But aren't we just dealing now, Marlene, with 660.7(1), which in the bill says: "The Commissioner may establish advisory councils in respect of geographic areas." You proposed it should go to "shall establish"—

Mrs. Catterall: "The Minister shall establish. . ."

The Chairman: Yours is "The Minister". Oh, I see.

Mrs. Catterall: That's why I say it depends on what conclusion we're coming to with respect to the functions of the councils, and that also affects some of the other specific provisions.

The Chairman: Can I narrow the issues down this way, though? First of all, there appears to be agreement that "may" will go to "shall". Everybody agrees with that one. Second, Jim has proposed to make specific the geographic areas by naming them, Pacific, Great Lakes and Atlantic.

• 1955

Mrs. Catterall: And having seen that, I would propose to add the Arctic region as well.

The Chairman: Coast guard officials are indicating they have no problem with adding the Arctic, so we'd end up with four.

Mr. Belsher: And Arctic?

The Chairman: We've agreed tentatively to that, and the final point then is "Minister" as opposed to "Commissioner". Do you want to speak to that specific point?

Mrs. Catterall: Yes, and as Jim says, he's had several other amendments here. I've heard the view of the advisory councils that is in the legislation, which is fairly broad and basically covers an overview role of anything under part XV of the act, in other words the response capability. I think there's also an amendment put forward from the government to narrow that down somewhat. Am I mistaken? Certainly there were suggestions—

Mr. Ring: Sorry, ma'am, I should point out that's not correct.

Mrs. Catterall: That's not correct?

Mr. Ring: That's not correct. We're not narrowing it down. We need to come to that. You're quite correct.

Mrs. Catterall: You have another amendment, though?

Mr. Ring: Yes. It is sheet number 16 here.

Mrs. Catterall: There was concern from sectors of the industry about these advisory councils tinkering, not to say interfering, with the actual operation of the response system, which I think nobody finds desirable. What isn't there is a clear view of the public overview of how the system is working, and an accountability to report publicly on that. I think the importance of having this ongoing public overview was put very clearly before us by Ken when he appeared before us, and it also was endorsed by David Brander-Smith. It was very strong in the Alaska report, and to a lesser extent in the third report.

[*Translation*]

Le président: Marlene, nous ne discutons maintenant que du paragraphe 660.7(1) du projet de loi qui dit: «Le Commissaire peut établir des conseils consultatifs pour des zones géographiques.» Vous proposez qu'on écrive «doit établir». . .

Mme Catterall: «Le ministre doit établir. . .».

Le président: Vous dites «le ministre». Oh! je vois.

Mme Catterall: C'est pourquoi je dis que tout dépend de l'idée que nous nous faisons des fonctions des conseils, et cette idée influence également d'autres dispositions précises.

Le président: Me permettrez-vous de résumer le fond de la discussion? D'abord, on semble s'entendre pour préférer «doit» à «peut». Tout le monde est d'accord avec cela. Deuxièmement, Jim propose de préciser les régions géographiques: le Pacifique, les Grands Lacs et l'Atlantique.

Mme Catterall: Et cela dit, j'ajouterais aussi la région de l'Arctique.

Le président: Les dirigeants de la Garde côtière me disent qu'ils ne s'opposent pas à ce qu'on ajoute l'Arctique, si bien que nous aurons quatre régions.

M. Belsher: Et l'Arctique?

Le président: Nous nous sommes entendus là-dessus pour le moment, et la question qui subsiste, c'est de savoir si on préfère le «ministre» au «commissaire». Voulez-vous nous dire ce qui en est?

Mme Catterall: Oui, et comme Jim le dit, il a quelques autres amendements à proposer ici. Je sais ce qu'on a dit du rôle des conseils consultatifs que prévoit le projet de loi, rôle qui est assez général et en est un de supervision pour tout ce qui touche la partie XV de la loi, autrement dit, les moyens d'intervention. Je crois également savoir que le gouvernement proposera un amendement afin de préciser ce rôle. Est-ce que je trompe? On a certainement laissé entendre que. . .

M. Ring: Pardonnez-moi, madame, mais je dois dire que ce n'est pas exact.

Mme Catterall: Ce n'est pas exact?

M. Ring: Ce n'est pas exact. Nous n'allons pas préciser ce rôle. Nous devons en parler. Vous avez tout à fait raison.

Mme Catterall: Mais vous avez un autre amendement?

M. Ring: Oui, c'est à la feuille numéro 16, ici.

Mme Catterall: Certains secteurs de l'industrie craignaient de voir ces conseils consultatifs se mêler du fonctionnement, pour ne pas dire intervenir dans le fonctionnement du système d'intervention, ce que personne ne juge désirable, je crois. Pourquoi ne dit-on pas clairement comment s'exercera la supervision publique du fonctionnement du système, et qui rendra des comptes publiquement à ce chapitre? Je crois que l'importance d'une supervision publique continue nous a été fort bien expliquée par Ken lorsqu'il a témoigné devant le comité, et David Brander-Smith s'est dit également d'accord avec cela. On l'a vu clairement dans le rapport de l'Alaska, et dans une mesure moindre, dans le troisième rapport.

[*Texte*]

My intention here, frankly, is to establish the advisory councils with that overview report so we never again get so far behind the problems, the technology development, that we need another Brander-Smith inquiry. There would be an ongoing public oversight that is regularly reporting to the minister, and through the minister to Parliament, on how well this is working from the point of view of the different regions of the country. I sometimes think it's too easy to sit here in Ottawa and forget about other regions.

I'm just saying if that's the view of the councils, not only their local role but also looking at how the system is working—they're the people on the ground, they're the best ones to advise back to Parliament on that—then it's proper that they be appointed by the minister because they're there to advise the minister, and through him the commissioner, and the coast guard certainly, and Parliament, on an ongoing basis.

The Chairman: I would like a quick word from Jim on the narrow issue of "Minister" versus "Commissioner" although it does leave the broader issue to be settled.

Mr. Fulton: I think that in part what Marlene is driving at is a very important point. In the Alaskan legislation, councils had specified duties. Reading from page 175, I'll give you an example, "Each council shall provide advice and recommendations on policies, permits, site-specific regulations" right into "the operation and management of terminal facilities, tankers", and on it goes. It provides a very specific series of "shalls". The only thing I would put to the witnesses is to ask them whether or not, as we're now proposing to redraft it with the "shall" clauses, we are in any way limiting the number of things that an advisory council can look into.

• 2000

In the Alaskan experience, I think because of the *Exxon Valdez*, they wanted to make it very clear that the oversight committee should keep an eye on all of these things, all of these things that it found had failed. The industry promised certain things, and they all failed.

Really what we're putting together here is an oversight committee, and I would like to hear from the witnesses whether or not having "the Commissioner shall establish" and have the principal reporting mechanism in any way limit it, compared to having "the Minister shall" and having the advisory committee still reporting to the commissioner. I don't think the advisory committees could report to the minister. They could in writing, but I don't think they could the way they could to the commissioner.

Mr. Turner: If I may respond to that, Mr. Chairman, members of your committee are absolutely right when they speak of there being a fundamental difference in approach depending on which way you wish these advisory councils to operate, to function, and what their purpose in life is. While we are certainly aware of it, were are not in any sense attempting to mimic American legislation, the American system. Our parliamentary system is quite different.

[*Traduction*]

Pour être franche, ce que je veux ici, c'est établir des conseils consultatifs qui auront un droit de supervision, pour que nous ne marquions plus jamais le pas, pour que nous soyons au fait des développement technologiques, pour que nous n'ayons plus besoin d'une nouvelle enquête Brander-Smith. Nous aurions un organisme de supervision public qui rendrait des comptes régulièrement au ministre, et le ministre au Parlement, et nous aurions une bonne idée du fonctionnement du système dans les diverses régions du pays. Je crois parfois qu'on oublie trop aisément les autres régions, ici, à Ottawa.

Je dis seulement que si cela doit être le rôle des conseils, et je ne parle pas seulement de leur rôle local, mais du fonctionnement du système pris dans son ensemble—ce sont les gens qui sont sur le terrain, ils sont les mieux placés pour conseiller le Parlement à cet égard—et il conviendrait alors qu'ils soient nommés par le ministre parce qu'ils seront là pour conseiller le ministre, et par son entremise, le commissaire, la Garde côtière, et certainement le Parlement, et ce, d'une façon permanente.

Le président: J'aimerais que Jim nous dise rapidement ce qu'il pense de la désignation du «ministre» par opposition au «commissaire», même s'il nous faudra tout de même régler la question plus générale qui se pose.

M. Fulton: Je crois que ce que Marlene dit est très important. Dans la loi alaskane, les conseils ont un rôle précis à jouer. Je cite cet exemple de la page 75: «Les conseils feront des recommandations sur les politiques, les permis, les règlements propres à chaque site» et de là, on va directement au «fonctionnement et à la gestion des installations terminales, des navires citernes», et ainsi de suite. On donne toute une série d'obligations. La seule chose que je veux savoir des témoins, c'est si nous ne limitons pas les choses qu'un conseil consultatif peut faire en remplaçant les «peut» par des «doit» comme nous le proposons.

Les autorités de l'Alaska, sans doute à cause de l'accident du *Exxon Valdez*, tenaient à préciser très clairement que le comité de surveillance aurait tout cela à l'oeil, tous les aspects dans lesquels ont avait constaté des lacunes. L'industrie avait fait des promesses qui n'avaient pas porté de fruits.

En fait, nous nous trouvons à créer un comité de surveillance et je voudrais que les témoins me disent si, à leur avis, le fait de dire «le commissaire établit», tout en prévoyant un mécanisme pour les rapports, limite d'une façon ou d'une autre la portée, en comparaison du libellé «le ministre établit», le comité consultatif faisant quand même rapport au commissaire. Je ne crois pas que les comités consultatifs doivent faire rapport au ministre. Ils pourraient lui faire parvenir des rapports par écrit, mais je ne crois pas qu'ils puissent relever du ministre de la même manière qu'ils relèvent du commissaire.

M. Turner: Je voudrais répondre à cette question, monsieur le président. Les membres du comité ont absolument raison quand ils disent qu'il y a une différence fondamentale entre deux points de vue, selon le mandat qu'on veut confier à ces conseils consultatifs et la façon dont on souhaite les voir fonctionner. Nous en sommes parfaitement conscients, mais nous ne voulons nullement copier la législation américaine, le système américain. Notre système parlementaire est tout à fait différent.

[*Text*]

It was our intention, our expectation, that the process that in fact we've just discussed in another amendment, of having regular reports back through to Parliament, was the public accountability mechanism. It is desirable in such a situation. It is a function of Parliament in our case. In our case, when we had discussed the advisory council concept, it arose not from a concept that there should be a broad community oversight of spill response planning so much as it did from a concept of what one might very crudely put as user pay equals user say.

In other words, if we were to impose upon the industry, in particular, a regime that required their participation and required them to pay fees to an organization that was itself required to meet certain standards, all of those involved in having to participate in that system, those on the response organization side as private contractors and those who would have to pay these various fees, should certainly have a say in how those standards worked and were applied, because they are crucial to the amount of equipment that's required in issues like that and how those fees were set and administered.

The council make-up was suggested with the intention that it would provide for outside input and cooperation with an individual who would be knowledgeable in marine environment matters. That, in fact, is one of the proposed amendments that you will see before you in due course.

Mr. Fulton: What about ''Minister'' and ''Commissioner''?

Mr. Turner: I'm coming to that, if I may, sir. We had also assumed that it may well be appropriate to have a government official as one of the advisory members on that board to carry the word back, so to speak, and make sure we knew exactly what was happening on it.

The commissioner-minister issue arose directly out of that distinction as to whether the advisory council is a mechanism whereby all the players who have to participate in this system, including somebody representing the environmental aspects, should sit around the table and collectively decide on how best to administer this system and all its costs, or whether you were in fact looking for a broad community overview of spill preparedness, spill response, tanker operations, vessel traffic services, and everything else.

Our view on putting it in the bill, after consultations with the various industry players, was that such a mechanism reporting to the commissioner would be the more narrowly focused protection that all the players felt was necessary in order to ensure that they were all working together. I likened it, in our discussions with them, that we will set a table to which each of the participants is invited. Through the advisory council system you will have a direct input and say—this goes back to

[*Translation*]

Pour notre part, nous souhaitons que l'on instaure un mécanisme permettant de rendre des comptes publiquement, comme on vient d'en discuter dans le cadre d'une autre proposition d'amendement, c'est-à-dire en faisant régulièrement rapport au Parlement. C'était notre intention et c'est ce que nous avions prévu. Cela nous semble souhaitable en l'occurrence. Dans notre cas, cela relève du Parlement. Quand nous avons discuté du concept de conseil consultatif, ce n'était pas tellement dans le contexte de la volonté de faire participer globalement le public à la planification des interventions en cas de déversement; c'était plutôt fondé sur ce que l'on pourrait décrire assez crûment en ces termes: celui qui paie doit avoir son mot à dire.

Autrement dit, si l'on impose aux entreprises de ce secteur un régime rendant leur participation obligatoire et les obligeant à payer des droits à une organisation qui doit elle-même respecter certaines normes, tous les intéressés étant forcés de participer à ce régime, autant ceux qui seraient tenus de payer ces divers droits que les organismes d'intervention privés, devraient assurément avoir leur mot à dire sur la façon dont ces normes doivent être appliquées, car ce sont ces normes qui dicteront la quantité de matériel dont on aura besoin et la façon dont ces droits seront fixés et administrés.

Quant à la composition du conseil, notre intention était de faire participer une personne de l'extérieur qui serait compétente dans les questions d'environnement maritime. C'est d'ailleurs la teneur de l'une des propositions d'amendement que vous aborderez en temps opportun.

M. Fulton: Et que dites-vous du choix entre «ministre» et «commissaire»?

M. Turner: J'y arrive. Nous avions également posé comme hypothèse que ce serait peut-être une bonne idée que l'un des membres de ce conseil consultatif soit un fonctionnaire gouvernemental qui pourrait passer le mot, pour ainsi dire, afin que nous sachions exactement ce qui s'y passe.

La controverse quant au choix des termes «commissaire» ou «ministre» découle directement de cette distinction, de ces deux points de vue opposés. D'une part, le conseil consultatif peut être un mécanisme permettant à tous les intervenants qui sont tenus de participer au régime, y compris un représentant issu des milieux environnementaux, de se réunir autour d'une table et de décider collectivement de la meilleure manière d'administrer ce régime, avec tous les coûts qu'il suppose. D'autre part, il peut s'agir d'un organisme permettant plus généralement à l'ensemble de la collectivité d'avoir droit de regard sur toutes les activités relatives aux interventions en cas de déversement, à l'exploitation des pétroliers, aux services du trafic maritime, etc.

Après avoir consulté les divers intervenants dans le secteur, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'un tel mécanisme faisant rapport au commissaire donnerait une protection mieux ciblée, protection que tous les intervenants estimaient nécessaire afin de s'assurer que tous travaillent à l'unisson. Au cours de nos discussions, j'ai fait à l'intention des participants la comparaison suivante: je leur ai dit que nous allions dresser la table et que tous les participants seraient invités. Les conseils

[*Texte*]

an earlier discussion about the extent of consultation, etc.—on issues such as the standards and their amendment, and yes, the fees, if you're concerned about it, how they're set, and so on.

We were working on an assumption here that the commissioner would appoint specific individuals representing specific stakeholders in this operation, those paying the costs, those providing the facilities, those concerned in the community, those affected directly by it,' whereas if the minister were appointing a broader advisory council in all these areas he would be inclined, I assume, to pick knowledgeable people with a broader public perspective on what was the right thing in perhaps the environmental and public sense, but they would not have either the knowledge, or the specific. . .let's call it self-interest in how the system we have laid down in this legislation should function as a partnership between the various players, government and private sector.

• 2005

The choice of "Commissioner" was quite intentional. It was to signal, if you like, that this was not intended to be a broad community overview of everything to do with keeping the seas clean. It was intended to be setting the table to bring together all of the partners in the response organization creation and operation, including the standards, the fees, and so on.

The Chairman: Do members want to comment?

Mr. Richardson: It's pretty clear. It wouldn't preclude Parliament at any time from asking the minister, or any minister, to put together such an advisory committee in the broad community, if it was perhaps more politically appointed rather than appointed from the stakeholders.

Mrs. Catterall: I think the two different views of the advisory council have been pretty clearly articulated. I don't disagree that there's a need for a technical committee to advise the commissioner and to bring the players to the table.

I think what the concern has been, as you did say, arose after consultation with the various industry players. I think what's clear here is that it's not just an industry-government partnership. The public overview is crucial to keeping this legislation, and how it operates, up to date.

It is two separate functions. It's not one or the other. There is a need for a kind of technical committee to advise the commissioner. I think the shipowners and operators, particularly, require that in terms of an ongoing examination of how the fees are applied. But that's a quite different function.

I think Jim's amendments, and mine even more so, are moving it to the public overview function, with the involvement of the industry but not with the predominance of the industry. We need to do both.

[*Traduction*]

consultatifs vous permettront d'avoir voix au chapitre—ce qui nous ramène à notre précédente discussion sur l'ampleur de la consultation—sur des questions comme les normes et la façon de les modifier et aussi le montant des droits, si cela vous préoccupe, de mécanisme par lequel on en fixera le montant, etc.

Notre hypothèse, au départ, était que le commissaire nommerait des personnes précises représentant des intervenants précis, c'est-à-dire ceux qui paient le coût, ceux qui fournissent les installations, ceux qui sont intéressés au premier chef au sein de la collectivité, tous ceux qui sont directement touchés, tandis que si le ministre nommait un conseil consultatif plus général, il aurait tendance, du moins je le suppose, à choisir des gens ayant un point de vue plus général et plus large quant à ce qu'il convient de faire au point de vue de l'intérêt public et environnemental, mais ces personnes n'auraient pas nécessairement la compétence ou les connaissances précises. . .disons qu'il ne serait pas intéressé au premier chef à veiller au bon fonctionnement du régime établi par ce projet de loi, qui est un partenariat des divers intervenants, du gouvernement et du secteur privé.

C'est donc de propos délibéré que nous avons choisi le terme «commissaire». C'était dans le but de donner clairement à entendre que l'intention n'était pas d'établir un organisme de supervision générale de la collectivité qui s'intéresserait à tout ce qui a trait à l'assainissement des mers. L'objectif était plutôt de créer un lieu de rencontre de tous les intervenants directement intéressés à la création et à l'exploitation des organismes d'intervention, et aussi aux normes, au montant des droits, etc.

Le président: Quelqu'un veut-il commenter?

M. Richardson: C'est assez clair. Cela n'empêcherait nullement le Parlement de demander au ministre de mettre sur pied un tel comité consultatif plus généralement représentatif de la collectivité, dont les membres seraient nommés de façon peut-être plus politique au lieu d'être des représentants des intervenants.

Mme Catterall: Je pense que l'on a assez bien expliqué le deux conceptions différentes du conseil consultatif. Je pense en effet qu'il faut un comité technique pour conseiller le commissaire et permettre aux intervenants de se réunir.

C'est la consultation des divers intervenants de ce secteur qui a suscité certaines préoccupations, comme vous l'avez vous-même signalé. Il est clair, à mon sens, qu'il ne s'agit pas uniquement d'un partenariat entre le secteur privé et le gouvernement. Il est essentiel que le grand public ait son mot à dire pour que cette loi et son application demeurent constamment à jour.

Ce sont deux fonctions distinctes qui ne sont pas mutuellement exclusives. Il faut une sorte de comité technique chargé de conseiller le commissaire. Je pense que les propriétaires et exploitants de navires, en particulier, en ont besoin pour pouvoir scruter en tout temps l'application des droits. Mais c'est une fonction tout à fait différente.

Je trouve que les amendements proposés par Jim, et le mien encore davantage, permettent de se rapprocher de la fonction de surveillance publique, avec la participation des représentants du secteur qui ne seraient toutefois pas prédominants. Il nous faut les deux.

[*Text*]

Mr. Turner: I think you've put that well in the sense that there are two very different models here. One, which you are articulating with your amendments, is more based on the American approach and experience. Ours was based more upon the concept that the accountability works back through Parliament. What we were looking at here was essentially an operation where the advisory councils are much more constrained to the specific workings of the partnership.

Mr. Belsher: When we get to number 3 we also add the words, ''persons who represent the general public opinion, or persons with a knowledge and expertise in marine environmental matters''.

Mr. Turner: Yes.

Mr. Belsher: So we're getting to your point, but staying within the framework of the commissioner doing the appointing rather than the minister.

Mrs. Catterall: The best of both worlds.

Mr. Belsher: Yes.

Mr. Ring: Might I add, sir, it would seem to me the public oversight role has in part been fulfilled, as Mr. Turner said, by a motion that's been dealt with, with respect to the parliamentary review process, the role of Parliament with respect to public oversight. It's technical on one hand, but it involves more than industry. It has to involve broader stakeholders. It is a quite different function.

The Chairman: Here's where we're at. When I look through these various amendments there is a set of issues with respect to advisory councils. I think we've had a number of discussions, at least a starting discussion, on the nature of them. I think that is delineated. That reflects itself in a series of points. We have first the issue of ''Minister'' versus ''Commissioner''. We then have—

Mr. Fulton: On that point, Mr. Chairman, on a point of order, I think what Marlene is driving at, though, is the same thing as I am, which is that in number 1 it would read ''the Minister''.

The Chairman: Yes.

Mr. Fulton: I would consider that to be a friendly amendment. Number 2 would continue to say ''the Commissioner'', because the Commissioner could then set up those technical committees, which is precisely what the deputy commissioner is now talking about. There's nothing prohibiting him from doing that. But we've heard loud and clear from Alaska, and from Brander-Smith, that the industry, in cooperation with government, has failed terribly in the past. You must have a public oversight committee.

• 2010

The Chairman: I think on the other hand, given your 3, the point about your subsection (2) is a problem. Let me just see if I can outline the issues. The ''Minister'' or the ''Commissioner'' is one issue. The question of the composition is a second issue. The question of who appoints the president is another issue that emerges from here. The issue of the duties—

Mr. Fulton: No. I think Lee said that the election process is fine, so you don't need to worry about the appointment process.

[*Translation*]

M. Turner: Vous avez très bien exposé le problème, en ce sens que nous sommes en présence de deux modèles très différents. Le premier, que vous proposez de créer par vos amendements, se rapproche davantage de l'expérience américaine. Le nôtre était fondé davantage sur la notion que c'est par l'entremise du Parlement qu'il faut rendre des comptes. Ce que nous envisagions, essentiellement, c'était un régime dans lequel les conseils consultatifs seraient beaucoup plus limités aux ramifications précises de ce partenariat.

M. Belsher: Au numéro 3, nous ajoutons également: «personnes représentatives de l'opinion publique générale ou ayant des connaissances et de l'expérience dans les domaines maritime et environnemental».

M. Turner: En effet.

M. Belsher: Nous allons donc dans le sens que vous préconisez, tout en précisant que les nominations sont faites par le commissaire et non pas par le ministre.

Mme Catterall: On gagne sur les deux tableaux.

M. Belsher: Oui.

M. Ring: Je voudrais ajouter que le rôle de surveillance du grand public a été rempli en partie, comme M. Turner l'a signalé, par une motion portant sur le régime d'examen parlementaire, c'est-à-dire le rôle du Parlement comme chien de garde de l'intérêt public. C'est technique, mais c'est d'une portée plus large que le secteur lui-même; tous les intervenants touchés de près ou de loin doivent participer. C'est une fonction tout à fait différente.

Le président: Voici où nous en sommes. Nous avons une liasse d'amendements portant sur les conseils consultatifs. Nous avons discuté de la nature de ces conseils. Je pense qu'on sait maintenant à quoi s'en tenir. Voyons donc ce qu'il en est. Il y a d'abord la controverse quant à l'emploi de «ministre» ou de «commissaire». Il y a ensuite. . .

M. Fulton: À ce sujet, monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je pense que l'objectif de Marlene est le même que le mien, c'est-à-dire qu'au numéro 1, il faudrait lire «le ministre».

Le président: Oui.

M. Fulton: Il me semble que cet amendement serait acceptable pour tous. Au numéro 2, on continuerait à dire «le commissaire», parce que le commissaire pourrait alors établir ces divers comités techniques, ce qui est précisément ce dont le commissaire-adjoint vient de nous parler. Rien ne l'empêche de le faire. Mais les autorités de l'Alaska et les auteurs du rapport Brander-Smith nous ont dit catégoriquement que, dans le passé, la collaboration entre les représentants du secteur et les autorités gouvernementales a été un échec épouvantable. Il faut absolument créer un comité de surveillance public.

Le président: D'autre part, étant donné votre numéro 3, l'alinéa (2) pose un problème. Je vais essayer de faire le point. Il y a d'abord la question du «ministre» ou du «commissaire». Deuxièmement, la composition. Ensuite, il y a la question de savoir qui nomme le président. Quant aux fonctions. . .

M. Fulton: Non. Il me semble que Lee a bien dit que le régime de nomination du président, c'est-à-dire l'élection, ne suscite aucune objection.

[*Texte*]

Mrs. Catterall: Mine's slightly different from yours.

The Chairman: The appointment of the president, you mean?

Mr. Fulton: Yes. It would be an elected position.

The Chairman: We can explore the issue of the duties in a minute. There is one question about whether to clarify if someone at the end of a three-year term is eligible for reappointment.

Then there's the whole issue of remuneration. The government has an amendment on that question. There may be two or three others, but that's basically what I've been told. There's the child care issue, raised by Marlene. Then Jim has raised the question of reporting back to standing committees, and conflict of interest. Those are the package.

The government members have looked at all of these amendments. Can I test whether there's an interest in taking a short break, or having a discussion and seeing whether some of these points could be resolved? We seem to be close on some.

The government will be moving an amendment on the question of the qualifications of those appointed, to say:

> The members referred to in subsection (2) shall include persons who can represent the general public opinion or persons with a knowledge and experience in marine and environmental matters.

I can gather from the other amendment, Jim's amendment, that he wants a majority who might fit that description. I guess Marlene also has an amendment to that effect. It's a question of whether that group is a majority or not. I don't know how you want to deal with it, but those are the issues. Should we be just vote them up or down on the question of ''Minister'' versus ''Commissioner''? We could do that, unless you think it's worth having a break and beating it out.

Mrs. Catterall: I think Jim has made a suggestion that responds to what the officials have said. I think it might accomplish both ends of the spectrum. What he suggested is that in subsection (1) the minister shall establish the four regional advisory councils, and the commissioner may establish other advisory councils as such need may arise.

The Chairman: Which could be technical or local.

Mrs. Catterall: All right. Then if you took (3) and said each advisory council established under (1), i.e. those appointed by the minister—

The Chairman: It could be a majority.

Mrs. Catterall: Or it could be under (1) or (2). Except then you'd have to say ''by the Minister'' in the case of councils under (1), and ''by the Commissioner'' in the case of councils under (2). But it gets that broader overview. It gets the two layers, which I think is really good.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, the commissioner reports to the minister. We're adding other Order in Council bodies, and every so often we hear of people from the opposite side waving papers and shouting, look at all the appointments that have been made lately. This is going to add to it.

[*Traduction*]

Mme Catterall: Ma proposition diffère légèrement de la vôtre.

Le président: Vous voulez dire quant à la nomination du président?

M. Fulton: Oui, il serait élu.

Le président: Nous reviendrons dans un instant sur les fonctions. Il faut préciser si, à la fin d'un mandat de trois ans, une personne peut être reconduite dans ses fonctions.

Il y a ensuite toute la question de la rémunération. Le gouvernement propose un amendement là-dessus. Il y en a peut-être deux ou trois autres, mais c'est ce qu'on m'a dit. Il y a la question de la garde des enfants que Marlene a soulevée. Ensuite, Jim a soulevé la question des rapports aux comités permanents et des conflits d'intérêts. C'est tout.

Les membres ministériels ont examiné tous ces amendements. Y aurait-il lieu de faire une courte pause pour en discuter et voir si nous pouvons nous entendre sur certains de ces points? Les divergences semblent minimes.

Au sujet des compétences requises pour faire partie de ces conseils, le gouvernement proposera l'amendement suivant:

> Parmi les membres nommés en conformité de l'alinéa (2), il y aura des personnes pouvant représenter l'opinion publique ou des personnes compétentes et expérimentées en matière d'environnement maritime.

Si je comprends bien, l'amendement proposé par Jim vise à faire en sorte que la majorité des membres réponde à cette description. Je suppose que Marlene a également un amendement en ce sens. La question est simplement de savoir si ces gens-là seront majoritaires ou non. Telles sont les questions dont nous sommes saisis et je m'en remets à vous. Devrions-nous mettre aux voix la question du choix entre «ministre» et «commissaire»? On pourrait le faire, à moins que vous ne jugiez préférable de faire une pause pour en discuter.

Mme Catterall: Il me semble que Jim a fait une suggestion qui est dans la ligne de ce que les fonctionnaires réclament. Elle donnerait satisfaction aux deux parties. Il propose qu'à l'alinéa (1), le ministre établisse quatre conseils consultatifs régionaux, et le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs au besoin.

Le président: Dont le champ d'intérêt pourrait être technique ou local.

Mme Catterall: Très bien. Disons donc à l'alinéa (3) que les conseils consultatifs établis en conformité de l'alinéa (1), c'est-à-dire ceux nommés par le ministre. . .

Le président: Ce pourrait être la majorité.

Mme Catterall: Ou bien cela pourrait se faire aux termes des alinéas (1) ou (2). Sauf qu'à ce moment-là, il faudrait préciser «par le ministre» dans le cas des conseils nommés aux termes de l'alinéa (1), et «par le commissaire» dans le cas des conseils nommés aux termes de l'alinéa (2). Cela permettrait d'établir cette surveillance plus générale. En fait, on ferait d'une pierre deux coups.

M. Belsher: Monsieur le président, le commissaire relève du ministre. Nous créons de nouveaux organismes nommés par décret, alors que nous entendons si souvent nos vis-à-vis se plaindre amèrement du grand nombre de nominations faites dans ces conditions. Cela ne fera qu'y ajouter.

[*Text*]

I think we're very close to what we can all agree to here, but I'd like to keep it all as "the Commissioner" so that there's a flow to how it's going to work. The minister can always appoint a body. He can do that at any time. He doesn't need to have legislation to do that. If there's a problem out there that has to be looked at, the minister can now put a committee together at a snap of his fingers, literally, and make it all happen. This is something that's ongoing. There's a flow to it, and the commissioner has that expertise to draw on from each given area.

• 2015

The Chairman: How about the issue of the majority? Can you give us some comments on that?

Mr. Wilbee: I was going to comment on that. I don't think I could accept that. First of all, I don't know what "representatives of the public interest" are. What does that mean? This is in Jim Fulton's proposed subsection (3).

The Chairman: Let me see if I can set out the issue. The government is going to be proposing an amendment that says that members who can be appointed to the advisory council—this is not in precise language—shall include persons who can represent the general public opinion, or persons with a knowledge and experience in marine environmental matters. I am just making a tentative assumption that that language, as far as it goes, would be acceptable to the two opposition members.

One issue that is certainly outstanding is whether there is interest in having that group be a majority on these advisory councils, because that point of view is reflected in two amendments you have.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I wonder what kind of presumption you are making. It seems to me that group would be in the majority. Surely everybody on the council would represent the general public interest or have knowledge and experience in marine environmental matters. Otherwise, why would they be on the council?

What we are getting at here are really two different things. We have a group from all of these interested parties working for a number of years, and I think they have done a remarkable job in coming together and establishing a pretty sound bill.

I understand where you are seeking to go with this, and that is to have some environmentally conscious over-group sort of monitoring the state of our oceans and the potential for pollution. As Mr. Belsher has just pointed out, nothing in this bill precludes any Minister of the Environment, or Minister of Transport for that matter, from establishing such a committee at any time. You can stand up tomorrow in the House and recommend such a committee be established and funded and appointed by patronage appointments, to your heart's content. That is not the intent here. It is really to overlook what we are doing here in this bill by establishing these advisory groups.

I think we are talking about two different things here. Something can certainly be added to what was originally intended by the bill from the intent of your amendments, but I don't think we need to try to make two groups into one group. I don't think that would serve either group very well.

[*Translation*]

Nous sommes très proches, mais je voudrais que l'on s'en tienne au «commissaire» dans tous les cas, afin que tout soit bien ordonné. Le ministre peut toujours nommé un organisme. Rien ne l'empêche de le faire. Il n'est pas nécessaire de lui en conférer le pouvoir dans la loi. Au moindre problème, le ministre n'a qu'un mot à dire pour créer un organisme quelconque. Il peut le faire en tout temps. Il faut donc que tout soit bien ordonné et le commissaire est compétent pour choisir des représentants de chaque secteur.

Le président: Et la question de la majorité? Qu'en pensez-vous?

M. Wilbee: J'allais justement en parler. Je ne pense pas pouvoir accepter cela. Premièrement, j'ignore ce que veut dire «personnes représentant l'intérêt public». Qu'est-ce que cela veut dire? C'est dans l'alinéa (3) proposé par Jim Fulton.

Le président: Voyons voir. Le gouvernement va proposer un amendement selon lequel parmi les personnes qui seront nommées aux conseils consultatifs—je paraphrase—on comptera des personnes pouvant représenter l'opinion du grand public ou des personnes compétentes et expérimentées en matière d'environnement maritime. Je suppose pour le moment que ce libellé serait acceptable aux yeux des deux membres de l'opposition.

Reste à savoir si ces personnes formeront la majorité au sein des conseils consultatifs, car c'est ce point de vue que l'on trouve dans les deux amendements que vous avez en main.

M. Richardson: Monsieur le président, je me demande sur quoi repose votre hypothèse. Il me semble que ce groupe serait majoritaire. En fait, toute personne nommée à l'un de ces conseils représenterait l'opinion du grand public ou serait compétente et expérimentée en matière d'environnement maritime. Autrement, pourquoi serait-elle nommée?

En fait, nous visons deux choses différentes. Il y a un groupe de personnes issues des parties intéressées qui y travaillent depuis un certain nombre d'années et qui, je crois, ont fait de l'excellent travail pour élaborer un projet de loi qui est très bien fait.

Je comprends où vous voulez en venir. Vous voulez un groupe de gens ayant une conscience environnementale et qui contrôleraient l'état de nos océans et interviendraient au moindre risque de pollution. Comme M. Belsher vient de le signaler, rien dans le projet de loi n'empêche le ministre de l'Environnement ou le ministre des Transports de créer en tout temps un comité de ce genre. Vous pouvez dès demain prendre la parole à la Chambre et recommander la création d'un tel comité qui serait financé à même les deniers publics et dont les membres seraient nommés par favoritisme, si le coeur vous en dit. Ce n'est pas l'intention visée en l'occurrence. L'objet de ces conseils consultatifs est de contrôler précisément ce que l'on se propose de faire par ce projet de loi.

On parle donc de deux choses bien différentes. Vous pouvez assurément présenter des amendements pour ajouter à ce qui était prévu à l'origine dans le projet de loi, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'essayer de fondre ces deux groupes en un seul. Je pense en fait que ce serait contre-indiqué.

[*Texte*]

Mr. Fulton: I think the group that has to be there is the one that actually does the oversight. I don't think an advisory committee, no matter how carefully chosen by the commissioner, that had somebody from the on-land contractors, somebody from the tankers, somebody from the coastal passenger crews, somebody from tug and barge, one lone environmentalist, one person from the Port of Prince Rupert and one from the Port of Vancouver... If there was an ongoing chronic problem in terms of the tonnage of response equipment available, or a vessel traffic management system that wasn't working quite right, I think we have to be very serious. The tendency for incest in those sorts of situations is very high on the Richter scale because you are all suffering from the same chronic problem.

If you go to the minister and say, listen, Minister, we have only 1,500 tonnes and we are five years down the road—then you're up shit creek. There is no self-interest there to expose yourself for the problem that you are encountering, particularly if it is self-initiated.

What we really require here, because it came out very clearly in terms of the hearings in Alaska, the hearings that Brander-Smith carried out, is an oversight committee, and it has to have some independence. That's why they have to be there "on good behaviour"; they can't just be there "at pleasure", and I think we have agreed to that. I think having them appointed by the minister is very symbolic. I know there are many of my constituents, say on the Queen Charlottes, who would be particularly pleased to sit on a council whether they were appointed by the commissioner or by the minister. But if they were put there by the minister and they knew that there were just seven people on the coast responsible for every possible kind of accident among those thousands of vessels that are there, they would take it very seriously.

• 2020

On the other hand, I suppose if you are on a technical committee and somebody is bitching because the fee has been set at $300 bucks and it seems to be too high, and you spend a meeting on that, I think the two are different. I think we can get what we're driving at here at no great cost to the public by doing, number (1), "the Minister", as Marlene has suggested; number (2), "the Commissioner", and stay basically with the same in number (3). I think we are in agreement that in terms of the ones the commissioner would appoint under the provisions of (3), he could do it for a technical committee, but he is still going to want people from the public interest there and he is still going to want somebody from the environment.

I think that with a very minimal amount of movement amongst all of us we can get both and actually serve the oversight, which has to be our paramount responsibility. No member of Parliament is ever able to keep track of what is going on in a field as large as this, almost no one in the coast guard; almost no one is capable of doing it.

Mr. Belsher: We are straining here to say that this group is to become an enforcement group—

[*Traduction*]

M. Fulton: À mon avis, le groupe essentiel, c'est celui qui surveille. Je ne pense qu'un comité consultatif, peu importe le soin que l'on peut prendre à la nomination de ses membres, et qui comprendrait un représentant des contractuels terrestres, un représentant des pétroliers, un membre d'équipage des navires de croisière, quelqu'un d'autre représentant les remorqueurs et les barges, un environnementaliste qui serait tout seul de son camp, quelqu'un du port de Prince Rupert et une personne représentant le port de Vancouver... S'il y avait un problème chronique et récurrent sur le plan du tonnage du matériel d'intervention disponible, ou si le système de gestion du trafic maritime n'était pas satisfaisant, je pense qu'il faudrait intervenir très sérieusement. On est fortement enclin à tout régler à l'interne dans ce genre de situations car nous souffrons tous du même mal chronique.

Si vous allez voir le ministre pour lui dire, écoutez, monsieur le ministre, nous n'avons que 1 500 tonnes après cinq ans, eh bien vous êtes dans la merde. Vous êtes dans le pétrin et il n'y a personne pour vous exposer à la vindicte publique, surtout si votre problème est d'origine interne.

Ce qu'il nous faut, et qui est ressorti très clairement des audiences en Alaska, les audiences tenues par Brander-Smith, c'est un comité de surveillance doté d'une certaine indépendance. C'est pourquoi les membres doivent être nommés à titre amovible; ils ne peuvent pas siéger à vie, je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. Le fait de les faire nommer par le ministre est très symbolique à mon avis. Je sais que beaucoup de mes commettants, notamment dans les Îles Charlotte, aimeraient beaucoup devenir membres d'un conseil, peu importe qu'ils y soient nommés par le commissaire ou par le ministre. Mais s'ils y étaient nommés par le ministre et s'ils savaient qu'il n'y a que sept personnes sur toute la côte responsables de tous les accidents possibles et imaginables pour les milliers de navires en activité dans ces parages, ils prendraient leurs tâches très au sérieux.

D'autre part, je suppose que si vous faites partie d'un comité technique et que quelqu'un rouspète parce que le montant du droit a été fixé à 300$ et que cela lui semble trop élevé, et si vous consacrez toute une réunion à en discuter, c'est différent. Je pense que nous pouvons atteindre l'objectif visé sans qu'il en coûte très cher au public en disant «le ministre» à l'alinéa (1), comme Marlene l'a proposé; en disant «le commissaire» à l'alinéa (2) et en laissant l'alinéa (3) à peu près inchangé. Je pense que nous sommes d'accord pour dire que le commissaire pourrait invoquer les dispositions de l'alinéa (3) pour nommer des membres d'un comité technique, mais il faudra quand même prévoir des gens qui représenteront l'intérêt public et aussi des spécialistes de l'environnement.

Je trouve que si chacun de nous mettait un tant soit peu d'eau dans son vin, nous pourrions nous entendre et obtenir ainsi les deux, surtout le comité de surveillance générale qui est notre responsabilité essentielle. Aucun député au Parlement ne pourra jamais savoir tout ce qui se passe dans un domaine aussi vaste que celui-ci, presque personne n'est capable de le faire au sein de la Garde côtière.

M. Belsher: On est en train de dire que ce groupe deviendrait un organisme d'exécution...

[*Text*]

Mr. Fulton: Oversight, not enforcement.

Mr. Belsher: —instead of an advisory group.

Mr. Fulton: Only oversight. They will have no enforcement powers whatsoever.

Mr. Belsher: But you are making them police people.

Mr. Fulton: Not a bad job for the public.

Mr. Belsher: That's what you are trying to put into this, and that is not the intent of what this group is for. The commissioner is the enforcement; he is the one who has the power; the coast guard itself. That's the enforcement there, and these is the people who advise.

The Chairman: I am going to call the questions now—

Mrs. Catterall: Do I not get a second chance as well?

The Chairman: All right. I did promise that.

Mrs. Catterall: I think we have some misunderstanding taking place here. First, Lee said there was good consultation leading up to that. There was very good consultation between the coast guard and the industry, and that's why even the establishment of the advisory councils reflects that continuing. What weren't there when they met for a few days at TCTI and so on were the public interest groups. I don't mean just environmentalists, but the people we heard about who even go out when there is a spill, who don't wait for some contractor to come in, who just organize and go out and clean up the damn thing because that's where they live and they know what to do. They know it is important to their own community that it be done right away.

These were the people who were not part of the process, and it is why these advisory councils are there to help the commissioner out with the technicalities. Ross said—

Mr. Richardson: No. I don't think that's right. I beg to interrupt. That's not right. That's not why they're there.

Mrs. Catterall: Well, I am happy to listen to your response. But Ross is saying a police force. In fact I think a police force is what the industry was afraid of, and I don't see a police force. In fact what I see is very much a group who are observing the situation but are removed from it to the point of view of saying, okay, what does this mean in terms of how well the system is working and what we should be telling the minister and Parliament, not what we should be telling the Commissioner? It is not a policing role at all. It takes them away from that policing role that the industry was concerned about, in my view.

On the third point, I think it is easy for the commissioner at any time to go out and gather a group of people he thinks can help him do his job. He doesn't need legislation. I think the minister does need legislation to authorize the setting up of a committee that has a role of reporting on policy, or only advising, and being paid to do it.

Mr. Richardson: I understand what you are saying, but I think you are missing the intent of the bill and of what we are trying to do. Again, for the third time, Marlene, I don't think this bill precludes any minister from forming such a committee.

[*Translation*]

M. Fulton: De surveillance, pas d'exécution.

M. Belsher: . . .au lieu d'un groupe consultatif.

M. Fulton: De surveillance seulement. Ces conseils n'auraient absolument aucun pouvoir exécutoire.

M. Belsher: Mais vous êtes en train d'en faire des policiers.

M. Fulton: Il n'y a pas de sot métier.

M. Belsher: Voilà ce que vous essayez de faire, et ce n'est pas l'intention du législateur. C'est le commissaire qui est chargé de l'exécution; c'est lui qui a le pouvoir, lui et la Garde côtière. Ce sont les gens chargés de l'exécution de la Loi. Dans le cas qui nous occupe, ces gens-là sont chargés de conseiller.

Le président: Je vais maintenant mettre les motions aux voix.

Mme Catterall: N'aurai-je pas la chance d'intervenir à nouveau, moi aussi?

Le président: Très bien, je vous l'ai promis.

Mme Catterall: Je crois qu'il y a malentendu. Tout d'abord, Lee a dit que ce projet de loi a été précédé d'une importante consultation. On a consulté la Garde côtière et les représentants du secteur; même la création proposée des conseils consultatifs reflète cette réalité. Par contre, les groupes d'intérêt public n'étaient pas présents lors de la rencontre de plusieurs jours à l'Institut de formation de Transports Canada. Je ne parle pas seulement des environnementalistes, mais de ces gens dont on entend parler et qui sont les premiers sur place en cas de déversement, qui n'attendent pas l'arrivée d'un prestigieux spécialiste, mais qui organisent des équipes pour nettoyer cette saloperie parce qu'ils vivent dans ce secteur et qu'ils savent quoi faire. Ils savent qu'il est impérieux d'intervenir tout de suite, dans l'intérêt de leur communauté.

Ces gens-là n'ont pas été consultés et c'est pourquoi les conseils consultatifs visent à venir en aide au commissaire sur le plan technique. Ross a dit. . .

M. Richardson: Non, je ne pense pas que ce soit juste. Je dois vous interrompre. Ce n'est pas exact. Ce n'est pas la raison d'être des conseils.

Mme Catterall: Eh bien, je vous écoute. Ross a parlé d'un service de police. En fait, je pense que c'est justement ce que craignait l'industrie et, pour ma part, je n'en vois pas la trace. Au lieu de cela, je vois un groupe de gens qui observent la situation de très loin et qui se contentent de discuter vaguement du système et de ce qu'il convient de dire au ministre et au Parlement, et non pas de ce qu'il faut dire au commissaire. Ce n'est pas du tout un rôle de police. Au contraire, je trouve qu'on éloigne le conseil de ce rôle de chien de garde que l'industrie craignait de leur voir jouer.

Sur le troisième point, je pense que le commissaire peut en tout temps réunir sans problème un groupe de gens qu'il estime susceptibles de l'aider dans sa tâche. Il n'a pas besoin de la loi. Par contre, le ministre doit à mon sens pouvoir s'appuyer sur la loi pour autoriser la création d'un comité dont le rôle est de faire rapport sur la politique ou de seulement conseiller à cet égard et qui est rémunéré pour le faire.

M. Richardson: Je comprends votre point de vue, mais je crois que vous n'avez pas compris. Pour la troisième fois, Marlene, je ne crois pas que ce projet de loi empêche le ministre de créer un tel comité. Il conviendrait probablement

[*Texte*]

It probably would be more appropriate for it to be the Minister of the Environment who established such a committee, with all people and public interests you want to put on that committee to do anything they want to in terms of overviewing potential problems on the coast. But that's not what we are doing here.

What we are doing here is having the stakeholders, the people involved, handling the technical matters, asking: Is it working? Is it working internally? Are we doing this properly? That's what the intent of this advisory committee is, and again it doesn't in any way preclude you, or the Minister of the Environment, or anybody else, from getting together a committee that would have a more appropriate overview of the entire coastal pollution concerns. That's all we've got to say.

• 2025

The Chairman: Here's how I'd like us to deal with it, with your agreement. I'm going to take us through section by section, working fundamentally off Mr. Fulton's amendments and such other amendments as are relevant as we go through it.

First of all, the formal motion is that clause 6, pages 9 and 10, be amended by striking out lines 41 to 46 on page 9 and lines 1 to 15 on page 10 and substituting the following. I'm going to take them one at a time.

First is the amendment to Mr. Fulton's amendment, the term "Minister" as opposed to "Commissioner". I'm going to call for a vote on that. All those in favour of "Minister", please indicate.

Mr. Fulton: Record it, please, Mr. Chairman.

The Chairman: He wants it recorded.

The Clerk: Mr. Chairman, I just want to make some notes so I know exactly where I am going.

The Chairman: It's a subamendment to—

The Clerk: Mrs. Catterall is moving "the Minister".

The Chairman: Yes.

The Clerk: Very good, sir.

The Chairman: Mr. Fulton asked for a recorded vote of those in favour of that subamendment.

The Clerk: And the subamendment would be?

The Chairman: It would insert the term "Minister" instead of "Commissioner" in proposed subsection (1).

Subamendment negatived: nays 4; yeas 2

The Chairman: Now, then, given the earlier discussion, I'm going to see whether there's agreement on the amendment to proposed subsection (1) so that it reads, "The Commissioner shall"—I underline "shall"—"establish at least one advisory council in respect of each geographical area: Pacific, Great Lakes, Atlantic and the Arctic."

Mrs. Catterall: This would add "and Arctic".

The Chairman: This would change "may" in the bill to "shall" and would add the specific designated areas, including the Arctic.

[*Traduction*]

que ce soit plutôt le ministre de l'Environnement qui le fasse; il pourrait bourrer ce comité de représentants de tous les groupes d'intérêts imaginables et leur confier la tâche générale de surveiller l'ensemble de la situation et de pointer du doigt tout problème potentiel. Mais ce n'est pas ce que nous voulons faire en l'occurrence.

Nous voulons que les intervenants, les personnes directement intéressées, qui s'occupent des questions techniques, demandent: est-ce que ça marche? Le fonctionnement interne est-il satisfaisant? Fait-on les choses comme il faut? Voilà le but de ce comité consultatif et je répète que cela ne vous empêche nullement, vous ou le ministre de l'Environnement ou quiconque de mettre sur pied un comité que l'on pourrait charger d'opérer une surveillance générale de l'ensemble du dossier de la pollution côtière. C'est tout ce que nous avons à dire.

Le président: Voici comment je propose de procéder. Je vais aborder chaque article tour à tour, à partir des amendements de M. Fulton et des autres amendements pertinents, au fur et à mesure.

Premièrement, la motion vise à modifier l'article 6, aux pages 9 et 10, en supprimant les lignes 41 à 46 à la page 9 et les lignes 1 à 15 à la page 10 et en les remplaçant par ce qui suit. Je vais les prendre une à la fois.

Il y a d'abord l'amendement à l'amendement de M. Fulton, proposant de remplacer le mot «commissaire» par «ministre». Je vais mettre cela aux voix. Que tous ceux qui sont en faveur de «ministre» lèvent la main.

M. Fulton: Je demande un vote consigné, monsieur le président.

Le président: Il réclame un vote consigné.

Le greffier: Monsieur le président, je voudrais jeter quelques notes sur le papier pour savoir exactement où l'on s'en va.

Le président: C'est un sous-amendement. . .

Le greffier: M^me^ Catterall propose «le ministre».

Le président: Oui.

Le greffier: Très bien.

Le président: M. Fulton a demandé que l'on consigne les noms de ceux qui sont en faveur de ce sous-amendement.

Le greffier: Et quel est le texte de ce sous-amendement?

Le président: Il s'agit de remplacer le terme «commissaire» par «ministre» à l'alinéa (1).

Le sous-amendement est rejeté par 4 voix contre 2

Le président: Maintenant, étant donné ce qu'on vient de dire, je vais voir si l'on est d'accord sur l'amendement à l'alinéa 1, dont le texte deviendrait «le commissaire établit—au lieu de peut établir—au moins un conseil consultatif dans chaque région géographique: Pacifique, Grands Lacs, Atlantique et Arctique».

Mme Catterall: On se trouve à ajouter l'Arctique.

Le président: On enlève aussi le mot peut et l'on ajoute les régions désignées, y compris l'Arctique.

[*Text*]

Mr. Richardson: Would you be prepared to save a bit of time and allow it go in one motion, Mr. Chairman?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: All right. That's agreed.

Mr. Ring: Mr. Chairman, my apologies. I think the committee may wish to consider changing ''Great Lakes'' to ''Great Lakes, St. Lawrence Basin''.

The Chairman: ''Great Lakes, St. Lawrence Basin, Atlantic and the Arctic.'' All right.

Amendment agreed to

The Chairman: In respect of proposed subsection (2) there is proposed a new (2), which is, ''The Commissioner may establish other advisory councils as such need may arise.''

I gathered that government members were in favour of that.

Amendment agreed to

The Chairman: And the original subsection (2) would be amended by changing it to (3). Then I will ask you to vote on Mr. Fulton's language. I want to make sure we have it in front of us.

The government has indicated that it will move a new (2.1), which in fact would become (3.1). It would read:

> The members referred to in subsection (3) shall include persons who can represent the general public or persons with the knowledge and experience in marine environmental matters.

I just want to say that procedurally, if Mr. Fulton's motion is lost, I will put that. If it's carried, I won't.

• 2030

Mr. Fulton: I have a quick question for Stan. What's the difference between those who can represent the general public ''opinion'' and those who can represent the public ''interest''?

Mr. Wilbee: A matter of wording, actually. I was just curious as to whether that had been defined. We were talking about definitions earlier, public interest, public opinion.

Mr. Fulton: Everybody vote for (3) as it stands.

The Chairman: Then there are Mrs. Catterall's two amendments, and Mr. Fulton's. Oh, I see. Mr. Fulton is not even moving his. That's history. We don't want that.

Mr. Fulton: Which? 14B?

The Chairman: His page 15 is not in front of us because it's covered by this one. I just want to make sure that I have—

Mr. Fulton: Motion 15B is gone.

The Chairman: Marlene's 14B is going to be covered by Mr. Fulton's (3). Got it?

Mr. Fulton: Got it.

The Chairman: All right.

Mr. Richardson: Is 14B withdrawn?

[*Translation*]

M. Richardson: Êtes-vous disposé, pour sauver du temps, à mettre tout cela aux voix d'un seul coup, monsieur le président?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, c'est convenu.

M. Ring: Monsieur le président, je m'excuse. Je crois que le comité pourrait envisager de changer «Grands Lacs» par «Grands Lacs, Bassin du Saint-Laurent».

Le président: Très bien, nous lisons donc «Grands lacs, bassin du Saint-Laurent, Atlantique et Arctique».

L'amendement est adopté

Le président: Au sujet de l'alinéa 2 proposé, on propose un nouveau texte, à savoir «Le commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs au besoin».

Si j'ai bien compris, les ministériels étaient en faveur.

L'amendement est adopté

Le président: Et l'alinéa original 2 serait modifié et deviendrait l'alinéa 3. Ensuite, je vais mettre aux voix la proposition de M. Fulton. Je tiens à m'assurer que vous en avez le texte sous les yeux.

Les ministériels ont fait savoir qu'ils proposeront un nouvel alinéa (2.1) qui deviendrait en fait (3.1). Le texte en serait le suivant:

> Les personnes visées à l'alinéa 3 doivent comprendre des personnes représentatives de l'opinion publique générale ou ayant des connaissances et de l'expérience dans les domaines maritime et environnemental.

Je tiens simplement à préciser que si la motion de M. Fulton est rejetée, je mettrai aux voix cette motion. Si elle est adoptée, je m'en abstiendrai.

M. Fulton: J'ai une question à poser rapidement à Stan. Quelle est la différence entre être représentatif de «l'opinion» publique en général et être représentatif des «intérêts» du public?

M. Wilbee: C'est une question de choix de mots, en fait. Je voulais savoir si on avait défini cela. On a parlé plus tôt des définitions, de l'intérêt public et de l'opinion publique.

M. Fulton: Que tout le monde vote pour (3) tel qu'il est.

Le président: Viennent ensuite les deux amendements de M^me^ Catterall et de M. Fulton. Oh, je vois. M. Fulton ne propose pas le sien. On l'oublie. On n'en veut pas.

M. Fulton: Lequel? Le 14B?

Le président: On oublie sa page 15 puisque celui-ci fait la même chose. Je voulais simplement m'assurer que j'avais. . .

M. Fulton: La motion 15B est supprimée.

Le président: La motion 14B de Marlene est remplacée par la motion (3) de M. Fulton, qui revient au même. Vous avez compris?

M. Fulton: Oui.

Le président: Très bien.

M. Richardson: La motion 14B est-elle retirée?

[*Texte*]

The Clerk: Motion 14B was never moved.

The Chairman: No, it hasn't been moved, but it's deemed covered.

An hon. member: All right.

The Chairman: Now I would call all those in favour of Mr. Fulton's (3).

Mrs. Catterall: May I just ask a question?

An hon. member: And the same with 14A?

Mrs. Catterall: Is this line appropriate? This bill has been under drafting for four years probably, but is it appropriate to say ''each advisory council is composed of''? What about ''shall be composed of''?

Mr. Gauthier: The presence of the present tense is often used in legislation, and increasingly so, I would say, Mrs. Catterall.

Mrs. Catterall: Okay.

The Chairman: So we now have Jim Fulton's (3).

Amendment negatived

The Chairman: Next I take it that we will put forward a government amendment to the current (2), which would really—

Mr. Richardson: Simply replace that last one.

The Chairman: First of all we have to renumber the subsection. That's done automatically. Okay. I won't bother with that one. We have, then, the government amendment that clause 6 of Bill C-121 be amended by adding immediately after line 6 on page 10 the following:

(2.1) The members referred to. . .

etc. Does everybody have that?

Mr. Fulton: I don't think you even want to read those words before ''immediately after line 6 on page 10'', because there are more lines than that, that have been—

Mr. Richardson: It's all changed now. It would simply follow (2).

The Chairman: The new (2.1), which reads:

The members referred to in subsection (3) shall include persons who can represent the general public opinion or persons with knowledge and experience in marine environmental matters.

Mr. Fulton: I think ''interest'' is better than ''opinion''. Okay, Stan? I don't know what the hell ''the general public opinion is'', other than—

Mr. Wilbee: The same as public interest.

Mr. Fulton: I think ''interest'' is a legal term. ''Public interest'' is a legal term.

Mr. Richardson: Can we accept it as a friendly subamendment then, Mr. Fulton?

Mr. Fulton: I didn't draft that one.

Mr. Richardson: I'll accept that as a friendly subamendment.

Mr. Fulton: ''Interest'', yes.

[*Traduction*]

Le greffier: La motion 14B n'a jamais été présentée.

Le président: Non, elle n'a pas été présentée mais on présume qu'une autre la remplace.

Une voix: Très bien.

Le président: Je vais maintenant mettre aux voix la motion (3) de M. Fulton.

Mme Catterall: Puis-je poser une question?

Une voix: La même chose pour 14A?

Mme Catterall: Cette ligne est-elle convenable? Ce projet de loi est en rédaction depuis quatre ans, sans doute, mais convient-il de dire en anglais «each advisory council is composed of»? Pourquoi pas «shall be composed of»?

M. Gauthier: L'utilisation du temps présent dans les lois est de plus en plus fréquente, à mon avis, madame Catterall.

Mme Catterall: Bien.

Le président: Revenons donc à la motion (3) de Jim Fulton.

L'amendement est rejeté

Le président: Je présume que nous passons maintenant à l'amendement du gouvernement au paragraphe (2), qui vraiment. . .

M. Richard: Remplace simplement le précédent.

Le président: Il faut d'abord renuméroter le paragraphe. C'est fait automatiquement? Très bien. Je ne m'en préoccuperai pas. Nous avons donc un amendement du gouvernement à l'article 6 du projet de loi C-121, qui propose la modification par l'ajout, après la ligne 5 de la page 10:

(2.1) Les membres qui. . .

etc. Est-ce que tout le monde y est?

M. Fulton: Je ne pense pas qu'il soit même nécessaire de lire ce qui précède «immédiatement après la ligne 5 de la page 10» parce qu'il y a un tas de ces lignes qui ont été. . .

M. Richardson: Tout est changé maintenant. Il faut simplement suivre (2).

Le président: Le nouvel alinéa (2.1) est formulé en ces termes:

Les membres visés à l'alinéa (3) doivent comprendre des personnes représentatives de l'opinion publique générale ou ayant des connaissances et de l'expérience dans les domaines maritime et environnemental.

M. Fulton: Je pense qu'il faudrait préférer «intérêt public» à «opinion publique». D'accord, Stan? Je ne sais pas du tout ce qu'est «l'opinion publique générale», sinon. . .

M. Wilbee: Il s'agit de la même chose que l'intérêt public.

M. Fulton: Je pense que le mot «intérêt» est un terme juridique. «Intérêt public» est une expression juridique.

M. Richardson: Pouvons-nous accepter ce sous-amendement amical, monsieur Fulton?

M. Fulton: Ce n'est pas moi qui l'ai rédigé.

M. Richardson: Je l'accepte comme tel, oui.

M. Fulton: «Intérêt», oui.

[*Text*]

Mr. Richardson: ''Interest'' over ''opinion''. Okay.

The Chairman: The advice of the clerk is that we should leave, for formal purposes, the amendment to read subsection (2). Let's not try rewording it in mid-stream. So what you have in front of you is as printed.

Jim has been trying to persuade Stan to go along with the change of word for ''opinion''. How did you do?

Mr. Fulton: We have agreed. So ''opinion'' becomes ''interest''.

The Chairman: It's agreed, ''interest''. A friendly amendment, ''interest''.

An hon. member: Way to go, Stan.

Amendment agreed to on division

The Chairman: Mr. Richardson moved that—

Mr. Richardson: I think that was the Wilbee amendment.

The Chairman: Now we have in front of us:

Each member of an advisory council shall be appointed to hold office on good behaviour for a term that does not exceed three years.

That's the same as in the bill, isn't it?

Mr. Fulton: No. There's a change there from ''during pleasure'' to ''on good behaviour''. It's a better term, giving people at least some veil to hide behind. That's agreed legal clothing.

An hon. member: It also includes, Mr. Chairman, the election.

• 2035

The Chairman: So that's subsection (3). Correction. Where are we referring to this thing here? Subsection (3) is to be amended by changing the words ''during pleasure'' to ''on good behaviour''. That's been agreed to. That's moved by Mr. Fulton.

Amendment agreed to

The Chairman: That will ultimately get itself renumbered.

Then the next one is:

The Commissioner shall designate one of the members of each advisory council to be its president.

Mr. Fulton proposes that be reworded. That will be as follows:

The advisory council shall elect one of the members of each advisory council to be its president.

Is that agreed?

Mrs. Catterall: I'm still trying to get back to the bill and see what's getting approved if these quadruple amendments don't—

The Chairman: Subsection (4) in the bill has the commissioner designating the president.

Mrs. Catterall: All right. But what have we done with subsection (3) now?

The Chairman: The amendment has the advisory council electing its president.

[*Translation*]

M. Richardson: «Intérêt» plutôt que «opinion». Bien.

Le président: D'après le greffier, nous devrions laisser l'amendement avec la numérotation: alinéa (2). Ce n'est pas le moment, en plein examen, de reformuler les choses. Nous laissons donc les choses telles qu'elles sont imprimées.

Jim essaie de convaincre Stan de changer le mot «opinion». Y êtes-vous arrivé?

M. Fulton: Nous nous sommes entendus. Le mot «intérêt» remplace donc «opinion».

Le président: D'accord, nous acceptons cet amendement, «intérêt».

Une voix: Bravo, Stan.

L'amendement est adopté avec dissidence

Le président: M. Richardson propose que. . .

M. Richardson: Je pense que c'était l'amendement Wilbee.

Le président: Nous avons maintenant cet amendement:

Les membres d'un conseil consultatif sont nommés à titre inamovible pour des mandats respectifs de trois ans au maximum.

N'est-ce pas là ce qu'on retrouve dans le projet de loi?

M. Fulton: Non, j'ai remplacé «à titre amovible» par «à titre inamovible». C'est mieux ainsi, cela leur donne l'occasion de se faire oublier. C'est acceptable juridiquement.

Une voix: Cela comprend également une élection, monsieur le président.

Le président: C'est donc l'alinéa (3). On corrige. Où cela se trouve-t-il? On propose de modifier l'alinéa (3) en remplaçant «à titre amovible» par «à titre inamovible». C'est ce qui est convenu, ce qui est proposé par M. Fulton.

L'amendement est adopté

Le président: Il y aura plus tard une renumérotation.

Voici l'article suivant:

Le Commissaire choisit le président du conseil consultatif au sein des membres de celui-ci.

M. Fulton propose un nouveau libellé, comme suit:

Le conseil consultatif élit le président, choisi au sein de ses membres.

Êtes-vous d'accord?

Mme Catterall: J'essaie de voir dans le projet de loi ce que nous avons approuvé, mais avec ces amendements quadruples. . .

Le président: Nous sommes à l'alinéa (4) du projet de loi, sur la désignation d'un président par le commissaire.

Mme Catterall: Très bien. Mais qu'avons-nous fait de l'alinéa (3)?

Le président: L'amendement vise l'élection du président par le conseil consultatif.

[*Texte*]

Mrs. Catterall: I'm just trying to figure—

The Chairman: Which (3) are you talking about? Subsection (3) in the bill?

Mrs. Catterall: Subsection (3) in the bill. Right.

The Chairman: In the second line it starts ''during pleasure''.

Mrs. Catterall: Okay.

The Chairman: That's changed to ''on good behaviour''.

Mrs. Catterall: Right.

The Chairman: That's what we've done with subsection (3). We now move to subsection (4).

Mrs. Catterall: So we've amended subsection (3). We have not approved subsection (3) yet.

The Chairman: We've approved subsection (3) as amended.

Mrs. Catterall: No. We haven't. We just amended it.

The Chairman: I understood that what we were doing was approving it as amended. Why? Do you have another amendment?

Mrs. Catterall: I think we should add to subsection (3).

The Chairman: Oh. You want to add your point about eligible for reappointment.

Mrs. Catterall: Yes.

The Chairman: That's a good point that you now raise. I'm not passing judgment on the validity of your amendment.

Mr. Fulton: It sounded like it, Mr. Chairman.

The Chairman: It was a slip of the tongue.

We shall go back to the subsection (3) that is in the bill. This is 17A of the documents you received earlier. Mrs. Catterall proposes adding ''and a member is eligible for reappointment''.

Mrs. Catterall: I didn't get to see this draft before I walked in here today. May I amend that to say:

a member is eligible for reappointment for one additional term.

Mr. Richardson: So is this a brand-new clause?

Mrs. Catterall: No.

Mr. Fulton: It sounds really good, Marlene. Just leave it as you got it.

Mrs. Catterall: Pardon?

Mr. Fulton: Just leave it. You won this one. Quiet!

The Chairman: Your name will go down in history.

An hon. member: Agreed.

Mrs. Catterall: No, it's not. It's to allow them to be reappointed to the—

An hon. member: Agreed.

The Chairman: What are we agreed to? Fulton wants to take over the chair. You talked her out of the additional words. Is that correct?

[*Traduction*]

Mme Catterall: J'essaie simplement de comprendre. . .

Le président: De quel alinéa (3) parlez-vous? L'alinéa (3) du projet de loi?

Mme Catterall: C'est cela, l'alinéa (3) du projet de loi.

Le président: À la deuxième ligne, il y avait «à titre amovible».

Mme Catterall: Bien.

Le président: On l'a remplacé par «à titre inamovible».

Mme Catterall: Bien.

Le président: Voilà ce que nous avons fait de l'alinéa (3). Nous en sommes maintenant à l'alinéa (4).

Mme Catterall: Nous avons donc modifié l'alinéa (3). Mais nous n'avons pas encore approuvé l'alinéa (3).

Le président: Nous avons approuvé l'alinéa (3) tel que modifié.

Mme Catterall: Non. Ce n'est pas vrai. Nous l'avons simplement modifié.

Le président: Je pensais pourtant que nous approuvions l'alinéa tel que modifié. Pourquoi cette question? Avez-vous un autre amendement?

Mme Catterall: Je pense qu'il faudrait ajouter quelque chose à l'alinéa (3).

Le président: Ah bon. Vous voulez ajouter quelque chose au sujet d'un deuxième mandat.

Mme Catterall: Oui.

Le président: Il est intéressant que vous souleviez cette question, mais je ne dis pas cela pour qualifier la validité de votre amendement.

M. Fulton: C'est pourtant ce qu'il nous semblait, monsieur le président.

Le président: C'était un lapsus.

Revenons donc à l'alinéa (3) du projet de loi. Nous avons l'amendement 17A dans la liasse. M^me^ Catterall propose d'ajouter «Ils peuvent recevoir un nouveau mandat».

Mme Catterall: Je n'ai pas eu l'occasion de voir cette formulation avant d'arriver ici aujourd'hui. Puis-je la reprendre en disant:

Ils peuvent recevoir un seul autre mandat.

M. Richardson: C'est un nouvel amendement?

Mme Catterall: Non.

M. Fulton: Cela me semble très bien, Marlene. Laissez-le comme il est.

Mme Catterall: Pardon?

M. Fulton: Laissez-le tel quel. Vous avez réussi. Chut!

Le président: Vous allez passer à l'histoire.

Une voix: Adopté.

Mme Catterall: Non, ce n'est pas adopté. Je veux que l'on puisse accorder un autre mandat aux membres. . .

Une voix: Adopté.

Le président: Mais qu'est-ce que nous adoptons? Fulton veut prendre ma place. Vous l'avez convaincu de laisser tomber sa nouvelle formulation, non?

[*Text*]

Mrs. Catterall: No, he didn't.

Mr. Fulton: Yes, I did.

The Chairman: So we now have an amendment moved by Mrs. Catterall that subsection (3) be amended to add the words:

and a member is eligible for reappointment.

Mr. Fulton: Marlene is Santa Claus.

Amendment agreed to

Mrs. Catterall: Just remember, when you're sorry for that.

The Chairman: We can now go to subsection (5). Marlene, you have in front of you Jim's paragraph (4)(a), which really should be subsection (5). It reads:

The advisory council shall elect one of the members of each advisory council to be its president.

Amendment agreed to [See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: I'm sorry, that replaces subsection (4) in the bill.

Mrs. Catterall: If Fulton would write a proper motion, I would know where these go.

The Chairman: Now, then, so far so good. That deals as well with Marlene's 14A, Marlene's 14B.

The Clerk: Mr. Chairman, I'm afraid somebody is going to have to put all of this in perspective in the bill. I have to be very honest with you. I will not be able to draft a report to the House until this is made very clear.

The Chairman: I will assist the committee. When we finish going through it we'll do a run from top to bottom. Will that help?

The Clerk: That will help in dealing with what we have been voting on, Mr. Chairman, because all of this has to be part of a report.

The Chairman: Right.

The Clerk: I have to know what goes in the report.

• 2040

The Chairman: And maybe I could ask Marg or someone to actually take charge in writing this out, to assist the clerk so we can—

Mr. Richardson: We have it.

The Clerk: Okay, just as long as we have that, Mr. Chairman.

Mr. Fulton: Let's do the coast guard for cash clause.

The Chairman: Okay, hold on. Now, we have in front of us amendment 17B. 17B is Marlene's amendment to "establish a national advisory council, composed of a chairperson or designate, plus one other member from each regional advisory council". Have you considered that and do you have any comments? Does the coast guard have any comments?

This is what we have done, Ross. We have confirmed the establishment of regional advisory councils in the four regions. Second, we have given the commissioner the authority to appoint others, as he sees fit or she sees fit, and there's another

[*Translation*]

Mme Catterall: Non, ce n'est pas vrai.

M. Fulton: Mais oui!

Le président: Nous avons donc un amendement proposé par M^me^ Catterall, visant la modification de l'alinéa (3) pour ajouter:

Ils peuvent recevoir un nouveau mandat.

M. Fulton: Marlene, vous êtes le Père Noël.

L'amendement est adopté

Mme Catterall: N'oubliez-pas tout ceci, lorsque vous aurez à vous en plaindre.

Le président: Nous pouvons maintenant passer à l'alinéa (5). Marlene, vous avez sous les yeux l'alinéa (4)*a*) de Jim, qui est en fait l'alinéa (5):

Le conseil consultatif élit son président parmi ses membres.

L'amendement est adopté [*Voir Procès-verbaux et témoignages*]

Le président: Je m'excuse, cela remplace en fait l'alinéa (4) du projet de loi.

Mme Catterall: Si Fulton écrivait des amendements en bonne et due forme, je saurais m'y retrouver.

Le président: Bon, jusqu'ici tout va bien. Cela règle également le cas des amendements 14A et 14B de Marlene.

Le greffier: Monsieur le président, je crains fort que quelqu'un doive remettre tout cela dans le contexte du projet de loi. Je vais être honnête avec vous: je ne pourrai pas préparer un rapport pour la Chambre si tout cela n'est pas très clair.

Le président: Je vais aider le comité. Quand nous aurons terminé, nous allons reprendre rapidement le projet de loi du début à la fin. Cela vous aiderait-il?

Le greffier: Cela m'aidera pour ce qui est des votes, monsieur le président, puisque tout ceci doit se retrouver dans le rapport.

Le président: Bien.

Le greffier: Je dois savoir ce qui figurera dans le rapport.

Le président: Je pourrais peut-être confier la rédaction du rapport à Marge, afin d'aider le greffier pour que nous. . .

M. Richardson: Nous l'avons.

Le greffier: Très bien, dans ce cas, monsieur le président.

M. Fulton: Passons maintenant à la Garde côtière: faites vos jeux!

Le président: Un instant! Nous devons maintenant examiner l'amendement 17B. C'est l'amendement de Marlene qui «établit un conseil consultatif national composé du président—ou de son remplaçant—et d'un autre membre de chacun des conseils consultatifs régionaux». Avez-vous étudié cet amendement? Avez-vous des commentaires à formuler? La Garde côtière veut-elle prendre la parole?

Voilà ce que nous avons fait, Ross. Nous avons confirmé l'établissement de conseils consultatifs régionaux dans quatre régions. Ensuite, nous avons donné au commissaire le pouvoir de nommer d'autres personnes, comme il lui conviendra. Voici

[*Texte*]

proposal here that there be a national advisory council. ''The Minister shall'', but in this case I presume, given the previous vote, you would be content to have it read: ''The Commissioner shall establish''. Or maybe you want to leave it as minister.

Mrs. Catterall: No, I think in this case, maybe having done what we've done and left the regional committees very clearly in the hands of the commissioner... This is an opportunity in fact for that real oversight, which is totally removed from the local situation, simply having the minister set up, from two people from each of the regional councils, basically a minister's advisory council, which can bring together the experiences of the four regions and advise the minister on an annual basis as to how things are working.

The Chairman: But first of all, I want to, for the record, get the motion on the floor, so there's no confusion. The motion on the floor is Mrs. Catterall's 17B, which reads:

That clause 6 be amended by adding immediately after line 10 on page 10 the following:

(3.1) The Minister shall establish a national advisory council composed of a chairperson or designate, plus one other member, from each regional advisory council.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I'm not sure this is even necessary. Could we ask our officials to comment on this?

Mr. Turner: I am not sure how it would in fact function from the wording before us. It indicates ''composed of a chairperson''. Was that intended, could I ask, to be—

Mrs. Catterall: It should be ''the''.

Mr. Turner: —''the'' chairperson of each? Okay, so we're talking about a committee or council composed of the individually elected chairpersons from each of the other councils that are established by the commissioner, plus one other member. Is that other member in each of the other councils?

Mrs. Catterall: Two from each of the regional councils.

Mr. Turner: So there are two from each council. So each regional advisory council would send two members to a national council, one of which is its president, or designate, and the council presumably has a responsibility similar to what the other advisory councils have.

Mrs. Catterall: Mr. Chairman, to put this 17B into context, it is to bring the experience from the four regions together, to see overall how well this is working. Amendment 19B envisions that national council then making an annual report to the minister.

Mr. Wilbee: I really don't see what it's going to do. It just establishes more bureaucracy. People are then going to be deciding whose turf is which. I really don't see the need of it. I'm not convinced of the need of it. It is just more red tape and more meetings for people to attend, and expense. The coast guard is already there as a coordinating body. They're going to be getting reports, the minister is going to be getting reports.

• 2045

Amendment negatived

[*Traduction*]

une autre proposition, cette fois pour un conseil consultatif national. On y dit «le ministre» mais, étant donné le vote précédent, on devrait lire: «le commissaire établit. . .». Vous voulez peut-être laisser le mot ministre.

Mme Catterall: Non, étant donné ce que nous avons déjà fait, comme les comités régionaux sont très clairement entre les mains du commissaire... Il pourrait grâce à cet amendement y avoir une surveillance réelle, avec le recul nécessaire. Le ministre établirait son conseil consultatif en prenant deux personnes dans chaque conseil régional. Il réunirait ainsi l'expérience des quatre régions et recevrait des conseils annuels sur l'évolution des choses.

Le président: Pour commencer, je veux éviter toute confusion et je vais donc présenter la motion. Il s'agit de la motion 17B de M^me^ Catterall:

Il est proposé que l'article 6 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 7, page 10, ce qui suit.

(3.1) Le ministre établit un conseil consultatif national composé du président—ou de son remplaçant—et d'un autre membre de chacun des conseils consultatifs régionaux.

M. Belsher: Monsieur le président, je ne pense pas que cela soit nécessaire. Pouvons-nous demander aux fonctionnaires ce qu'ils en pensent?

M. Turner: D'après ce libellé, je ne vois pas très bien comment cela fonctionnerait. On y dit en anglais «composed of a chairperson». Voulait-on ainsi. . .

Mme Catterall: Il faudrait dire «the» à la place de «a».

M. Turner: On voulait donc dire le président de chaque comité? Bien. Il s'agit donc d'un comité ou d'un conseil composé des présidents de chacun des conseils régionaux mis sur pied par le commissaire, plus un autre membre. S'agit-il d'un membre de chaque conseil régional?

Mme Catterall: Il y aurait deux membres de chaque conseil régional.

M. Turner: Il y a donc deux membres de chaque conseil. Chaque conseil consultatif régional enverrait donc deux membres au conseil national, dont son président ou son remplaçant. Le conseil national aurait présumément les mêmes responsabilités que les autres conseils consultatifs.

Mme Catterall: Monsieur le président, je vais présenter le contexte de l'amendement 17B. On voudrait ainsi regrouper l'expérience des quatre régions, pour avoir une vue d'ensemble. L'amendement 19B prévoit que le conseil national présenterait un rapport annuel au ministre.

M. Wilbee: Je ne vois vraiment pas à quoi cela servira. On ne fera qu'alourdir la bureaucratie. Il y aura ensuite des petites guerres de territoire. Je n'en vois vraiment pas le besoin. On ne fera qu'alourdir la bureaucratie, qu'ajouter au nombre de réunions auxquelles doivent participer des gens, et augmenter les dépenses. La Garde côtière est déjà un organisme de coordination. Elle recevra des rapports, tout comme le ministre.

L'amendement est rejeté

[*Text*]

The Chairman: As I understand it, 17C is covered.

Now, there's a series of amendments in respect of remuneration. It seems to me the government one covers it. Is there no disagreement with that?

Mrs. Catterall: This doesn't interfere with the royal recommendation if it's called an honorarium?

The Chairman: I must advise you that the clerk has some concerns on the question, even as worded by the government. My own view, totally inexperienced and unqualified—I haven't been here for centuries—is that this would be in order because it is permissive.

It also might be understood to go beyond the terms of reference of this committee, which is to work within the principles of the bill, on the basis that the bill said "without remuneration". The clerk's view was that it might rule that out.

If there is unanimous consent of the committee, then it's appropriate that the committee can do what it will, and if some member of the House—

The Clerk: Mr. Chairman, I'm sorry. That can't be done. The committee cannot do indirectly what they cannot do directly.

The Chairman: So we either can do it or we can't.

The Clerk: That's right.

The Chairman: Well, I rule that the motion is in order.

The Clerk: Very good, sir.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: The motion that you have before you is now moved.

Mr. Belsher moved the amendment that's in front of us, by striking out lines 14 to 20 on page 10 and substituting the following. . .

[See *Minutes of Proceedings*]

Mrs. Catterall: I have a subamendment. Delete "and" in the third line, and add after "living and child care".

So it will read:

any reasonable travel, living and child care expenses.

Subamendment agreed to

Mrs. Catterall: You don't want women to abandon their children to come and sit on this, do you?

Amendment agreed to

The Chairman: I want to clear up one thing before we take a short break. I just want to note that what we have just done will cover Mr. Fulton. . . Anyway, we've covered Mr. Fulton's amendment, or the one he intended to bring forward, as well as Mrs. Catterall's on fees.

So then we are left, in respect of this section, with the role of the committee. The original subsection (6) provides that:

[*Translation*]

Le président: Si j'ai bien compris, cela supprime également l'amendement 17C.

Nous avons maintenant une série d'amendements relatifs à la rémunération. Je pense que celui du gouvernement remplace les autres. Êtes-vous d'accord?

Mme Catterall: Si l'on parle d'honoraires, cela ne va pas à l'encontre de la recommandation royale, c'est bien ça?

Le président: Je vous signale que le greffier a certaines réserves à ce sujet, même avec le libellé proposé par le gouvernement. Moi qui n'ai aucune expérience en la matière, puisque je ne suis pas ici depuis des siècles, je dirais que l'amendement est recevable parce qu'il est permissif.

Il se peut également que l'on outrepasse le mandat du comité, qui doit travailler avec les principes du projet de loi, puisque le projet de loi prévoit qu'il n'y a «aucune rémunération». D'après le greffier, cela pourrait rendre l'amendement irrecevable.

S'il y a consentement unanime du comité, le comité peut alors faire ce qu'il veut et si un député. . .

Le greffier: Monsieur le président, excusez-moi. Cela ne peut pas se faire. Le comité n'a pas le droit de faire indirectement ce qu'il ne peut faire directement.

Le président: Donc nous pouvons le faire ou nous ne pouvons pas le faire.

Le greffier: Exactement.

Le président: Eh bien, je décide que la motion est recevable.

Le greffier: Très bien, monsieur.

Des voix: Oh, oh!

Le président: La motion que vous avez sous les yeux est donc présentée.

M. Belsher propose l'amendement que voilà, en supprimant les lignes 12 à 16 de la page 10 et en y substituant. . .

[Voir *Procès-verbaux et témoignages*]

Mme Catterall: J'ai un sous-amendement. Que l'on supprime, à la ligne 13, «et», et qu'on ajoute après «de séjour et de garde».

On pourra donc lire:

les frais de déplacement, de séjour et de garde. . .

Le sous-amendement est adopté

Mme Catterall: Vous ne voudriez tout de même pas que les femmes abandonnent leurs enfants pour siéger au conseil, non?

L'amendement est adopté

Le président: Avant que nous fassions une pause, je veux clarifier quelque chose. Ce que nous venons de faire dispose de l'amendement de M. Fulton. . . De toute façon, nous avons traité du même sujet que dans cet amendement, ou que dans l'amendement qu'il souhaitait présenter, de même que celui de l'amendement de M^me^ Catterall sur les frais.

Il nous reste donc, au sujet de cet article, le rôle du comité. L'alinéa (6) du projet de loi est formulé comme suit:

[*Texte*]

Each advisory council shall advise and make recommendations to the Commissioner on all matters referred to in sections 660.1 to 660.6 of this Act within the geographic area in respect of which it is established.

The government has an amendment, I understand—the most current in front of us—on pages 16 and 17, in English and French, which reads:

Each advisory council advises

—this changes it to the present tense—

the Commissioner on the matters referred to in subsection 660.6(1), and on whether fees proposed under subsection 660.4(2) are fair and equitable within respect to the geographic area

That's the government amendment. Correct?

• 2050

Mrs. Catterall: What number should I be looking for in this book of amendments?

The Chairman: All right, this is: "by striking out line 6 on page 10 and substituting the following", changing 660.1 to 660.9. Well, everybody will agree with that one, I assume.

Mr. Fulton: There is a problem with it, Mr. Chairman. I don't like to see the advisory council limited in any way or fettered in any way. It seems to me—

The Chairman: Hold on a second. I have confused things. The first thing we're dealing with is a minor amendment to subsection (2), the sixth line on page 10, which presently reads: "likely be involved in matters referred to in sections 660.1 to 660.6." The proposed amendment would change it to 660.9—that's on the top half of page 16 of our amendments.

Mr. Fulton: Oh, yes.

The Chairman: Its a minor housekeeping thing.

Mr. Fulton: Yes.

The Chairman: That's moved by Mr. Richardson and carried.

Mr. Richardson: Remember, we moved it earlier with the regulatory regime. It just stretched it out, so we went—

The Chairman: Okay, so that's carried. Now then, is this 18B?

An hon. member: No, that was Mrs. Catterall's. We took care of that—child care expenses.

Mrs. Catterall: What are we doing with the bottom half of page 16 of the amendments?

The Chairman: They wanted us to split this. I would like to draw your attention to the bottom half of page 16, which is the one I read out earlier. The government member's motion is to change subsection (6) to "advises. . .on the matters referred to in subsection 660.6(1), and on whether fees proposed. . .are fair and equitable. . ."

Did either of you have amendments? I want to keep this clear—18C. Mrs. Catterall has a prospective amendment that would effectively broaden it by changing the last words to:

[*Traduction*]

Les conseils consultatifs conseillent le commissaire et lui font des recommandations sur les matières visées aux articles 660.1 à 660.6 à l'égard de la zone géographique pour laquelle ils ont été établis.

Le gouvernement a un amendement, soit le dernier que nous avons reçu, aux pages 16 et 17, en anglais et en français:

Les conseils consultatifs conseillent

—on adopte le temps présent—

le commissaire sur les matières visées au paragraphe 660.6(1) et sur le fait de savoir si les droits proposés en vertu du paragraphe 660.4(2) sont justes et équitables à l'égard de la zone géographique pour

Voila l'amendement du gouvernement. C'est bien cela?

Mme Catterall: Dans cette liasse d'amendements, de quel numéro s'agit-il?

Le président: Alors voilà: «par substitution, à la ligne 4, page 10, de ce qui suit:» 660.1 à 660.9. J'imagine que tout le monde sera d'accord avec cette modification.

M. Fulton: Il y a un problème, monsieur le président. Je ne voudrais pas que le conseil consultatif soit limité d'une façon ou d'une autre. Il me semble que. . .

Le président: Un instant. J'ai semé la confusion. Nous examinons d'abord une modification mineure au paragraphe 2, à la ligne 4 de la page 10, où on lit actuellement: touchés par les questions visées aux articles 660.1 à 660.6. L'amendement proposé dirait plutôt «à 660.9». C'est au haut de la page 16 de la liasse des amendements.

M. Fulton: Ah, je vois.

Le président: Ce n'est qu'une modification de forme.

M. Fulton: En effet.

Le président: Elle est proposée par M. Richardson. Elle est adoptée.

M. Richardson: Je vous rappelle que nous l'avons proposée plus tôt, au sujet de la réglementation. Ça n'a fait qu'augmenter la portée. . .

Le président: Très bien, c'est adopté. En sommes-nous maintenant à l'amendement 18B?

Une voix: Non, c'est celui de M^me^ Catterall. Nous en avons déjà traité; il portait sur les frais de garde d'enfants.

Mme Catterrall: Que faisons-nous du bas de la page 16?

Le président: On m'a demandé de le séparer. J'attire maintenant votre attention sur le bas de la page 16, que je vous ai lu plus tôt. La motion présentée par un membre du gouvernement propose de modifier le paragraphe 6 en substituant «conseillent. . .sur les matières visées au paragraphe 660.6(1) et sur le fait de savoir si les droits. . .sont justes et équitables. . .».

L'un de vous avait-il des amendements? Je veux que les choses soient claires. L'amendement 18C de M^me^ Catterall augmentait également la portée en modifiant les derniers mots:

[*Text*]

make recommendations on an ongoing basis to the minister on any matter referred to in parts XV and XVI of this Act.

And Mr. Fulton's reads:

in respect of which it is established and make recommendations to the Canadian Coast Guard, and may report to the minister on any matter it deems appropriate.

Those are the three different concepts we have in front of us. I have the government amendment. It will be the one we will put on the floor and it's moved by Mr. Richardson.

Mrs. Catterall: That's the one I wanted to ask about. So what this amendment does is take out the ability of the advisory council to make recommendations. It can write the commissioner a 20-page report, but it can't suggest what he might want to consider doing with all this information it has given him. Is that right?

Mr. Ring: I don't think that was the intention, that they wouldn't be able to draw any conclusions with respect to the matters that they had under their purview.

Mrs. Catterall: Except, it's very specifically taking out "and make recommendations".

Mr. Richardson: I don't have a problem with that.

Mrs. Catterall: You don't have a problem with leaving it in?

Mr. Richardson: It wasn't a question of recommendations—they can make recommendations if they want to make recommendations. The point was that this bill involves the pollution on the coast and not the entire Canada Shipping Act. I think your amendment, with respect, is a little broad to be considered in the context of this bill.

Mrs. Catterall: I'm just trying to get a handle on your amendment first.

Mr. Richardson: Okay. I don't have a problem with that. They can recommend if they want.

• 2055

Mr. Ring: The difficulty was that the way it was worded would force the advisory council to make recommendations on every specific section.

There have been some other discussions with respect to imperatives and permissive. The intent was that an advisory council should be able to advise on the matters within its purview. There was a motion drawn up to amend it, to make it permissive with respect to the matters under its purview. Now, it is entirely within the ambit of the committee to decide whether "make recommendations" should be there with respect to its ambit, the advisory committee's ambit.

Mrs. Catterall: What you are saying is the only role of the advisory committee is to advise the commissioner with respect to section 660.6.

The Chairman: Section 660.6(1), which is what?

Mrs. Catterall: Which is all of the standards.

The Chairman: No. . .660.6(1), is that standards? The way it is read now, 660.6—there is nº 660.6(1).

[*Translation*]

ministre d'une manière suivie sur toute question visée aux parties XV et XVI de la présente loi.

Voici celui de M. Fulton:

laquelle ils ont été établis et peuvent conseiller la garde côtière canadienne et faire rapport au ministre sur toute question qu'ils estiment indiquée.

Voici trois différents concepts. J'ai l'amendement du gouvernement. Il est proposé par M. Richardson.

Mme Catterall: Je voulais poser une question à son sujet. Avec cet amendement, on enlève au comité consultatif le pouvoir de faire des recommandations. Le conseil peut rédiger un rapport de 20 pages pour le commissaire, mais ne peut pas lui suggérer ce qu'il pourrait faire avec ces renseignements, non?

M. Ring: Je ne pense pas que nous voulions, avec cet amendement; empêcher qui que ce soit de tirer des conclusions au sujet des questions qui relèvent du comité consultatif.

Mme Catterall: Oui, mais vous avez précisément supprimé les mots «et lui font des recommandations».

M. Richardson: Je ne vois pas où est le problème.

Mme Catterall: Vous n'avez pas d'objection à ce qu'on laisse ces mots dans l'article?

M. Richardson: Ce n'est pas une question de recommandation. Le conseil peut faire des recommandations s'il le souhaite. Mais ce projet de loi veut traiter de la pollution sur la côte et non de toute la Loi sur la marine marchande du Canada. Sauf votre respect, votre amendement a une portée un peu trop large pour qu'il soit envisagée dans le contexte du projet de loi.

Mme Catterall: J'essaie pour commencer de bien comprendre votre amendement.

M. Richardson: Bien. Je n'ai pas d'objection. Le conseil peut faire des recommandations s'il le souhaite.

M. Ring: Avec l'ancien libellé, la conseil consultatif était obligé de faire des recommandations au sujet de chaque article.

Nous avons eu d'autres discussions au sujet de ce qui était dicté et de ce qui était permis. L'intention, ici, était de permettre au conseil consultatif de conseiller le ministre sur les questions qui relèvent de son mandat. Une motion a été rédigée pour modifier l'article, pour le rendre permissif au sujet des questions qui relèvent du conseil. Il incombe maintenant au comité de décider s'il fera des recommandations sur les questions qui relèvent de lui, du conseil consultatif.

Mme Catterall: Mais vous dites maintenant que le seul rôle du conseil consultatif est de conseiller le ministre au sujet de l'article 660.6.

Le président: Qu'est-ce que le paragraphe 660.6(1)?

Mme Catterall: Il porte sur les normes.

Le président: Non. . . Le paragraphe 660.6(1) porte-t-il sur les normes? Actuellement, il n'y a pas de 660.6(1).

[*Texte*]

Mrs. Catterall: Right.

Mr. Ring: It would be on page—I think it is 11.

The Chairman: Proposed section 660.6, in the bill that I have—

Mr. Ring: No sir, not in the bill. In the package of amendments, page 9.

Mrs. Catterall: That is the one we just did—the standards and regulations.

The Chairman: Go back to page 9—issuing standards.

Mrs. Catterall: This amendment is constraining the role of the advisory council. It is limiting their role to two sections of the act, in fact, two subsections of the act, whereas the bill that was brought before us gives them an advisory role in everything, from 660.1 through to 660.6. And now this amendment limits the role only to standards and the fair and equitable nature of the fee.

Will somebody please explain it to me.

Mr. Ring: The bill, as originally drafted, talked about sections 660.1 to 660.6, but for all practical intent and purpose, we felt that it wasn't very effective to ask an advisory council to make recommendations or advise the commissioner or anyone else with respect to legislation that has already been passed by Parliament. In order for them to have a meaningful and effective role, they had to have the ability to advise on the standards and regulations that enact or give force to the legislation. The other comment I made previously was with respect to the permissive rather than the imperative, to permit it to advise rather than forcing it to advise and make recommendations on all of those matters.

Those two points are the reasons why it was redrafted to provide specifically for a permissive act to advise on all of the standards, which is really all the technical and operational requirements of the bill.

That is the explanation for the change. It was not intended to restrict the purview of the advisory council. In fact, it was intended to—pardon me?

Mrs. Catterall: But it does. It specifically removes 662, 663, 664, and 665 from the purview of the advisory committee. Whether that is appropriate or not is irrelevant. That is what it does.

Mr. Ring: With respect to the standards that are made in each of those sections, they are included in 660.6(1).

Mrs. Catterall: So their role has nothing to do with standards.

Mr. Ring: That was the intent, yes—and the fee structure.

• 2100

But in providing advice in respect of the standards, I would have to confess that the purview of the advisory council would be extremely broad. There is nothing in the entire bill that isn't somehow linked to the technical and operational requirements of a response capability. That's how we do our work.

[*Traduction*]

Mme Catterall: C'est vrai.

M. Ring: Je pense que cela se trouve à la page 11.

Le président: Dans le projet de loi que j'ai sous les yeux, l'article 660.6. . .

M. Ring: Non, monsieur le président; pas dans le projet de loi, mais dans la liasse, à la page 9.

Mme Catterall: Mais nous venons de le terminer. Il s'agissait des normes et des règlements.

Le président: Revenons à la page 9, à l'établissement des normes.

Mme Catterall: Cet amendement limite le rôle du conseil consultatif. En effet, son rôle est maintenant limité à deux articles de la loi, en fait, à deux paragraphes de la loi, alors que le projet de loi lui donne un rôle consultatif pour tout, de 660.1 à 660.6. Cet amendement limite le rôle aux normes et à l'aspect juste et équitable des droits.

Quelqu'un pourrait-il m'expliquer tout cela?

M. Ring: Dans le projet de loi, on parlait des articles 660.1 à 660.6. Mais en pratique, nous avons considéré qu'il n'était pas très efficace de demander à un conseil consultatif de faire des recommandations ou de conseiller le ministre, ou qui que ce soit d'autre, au sujet de lois déjà adoptées par le Parlement. Pour que le conseil puisse jouer un rôle important et efficace, il devait avoir la possibilité de conseiller le ministre sur les normes et les règlements assortis à la loi. J'ai fait un autre commentaire précédemment au sujet de l'aspect permissif ou impératif. On permet donc au conseil de conseiller le ministre plutôt que de le forcer à le faire et à présenter des recommandations sur toutes ces questions.

On a donc revu le libellé de cet article pour permettre au conseil d'examiner les normes, ce qui répond en fait aux exigences techniques du projet de loi.

Voilà l'explication du changement. On ne voulait aucunement limiter le rôle du conseil consultatif. En fait, nous voulions. . .vous dites?

Mme Catterall: Mais il y a restriction. On supprime les articles 660.2, 660.3, 660.4 et 660.5 du mandat du conseil consultatif. Je ne sais pas s'il convenait ou non de le faire, ce qui compte, c'est que cela a été fait.

M. Ring: Au sujet des normes préparées en vertu de ces articles, elles se retrouvent au 660.6(1).

Mme Catterall: Le rôle des conseils consultatifs n'a donc rien à voir avec les normes.

M. Ring: C'était en effet l'intention. Il y a également la structure tarifaire.

J'avoue que le mandat du conseil consultatif serait très vaste si ce dernier devait se prononcer sur les normes. Tout dans le projet de loi est lié d'une façon ou d'une autre aux exigences techniques et opérationnelles de la capacité d'intervention. C'est ainsi que nous travaillons.

[*Text*]

It was intended that the advisory council would provide advice on the complete range of technical and operational requirements—

Mrs. Catterall: Then why restrict it?

Mr. Ring: But it doesn't. It's a drafting issue.

Mrs. Catterall: The drafting issue goes to. . .''the council advises'', and we could put in, ''and may make recommendation''.

Mr. Ring: Fine.

Mrs. Catterall: We can do that without limiting which section can—

Mr. Ring: There's no problem with that.

The Chairman: Jim, first of all.

Mr. Fulton: I think we should avoid getting bogged down on numbers and everything here. I take Mr. Ring at his word.

I think it should simply read: ''Each advisory council shall advise and make recommendations of the commissioner,'' and if it's intended in the legislation that their opportunity be wide open, let's not limit them by getting nit-picked on a couple of numbers. If we are going to do that, then I'll have to read into the record what all the Alaskan duties are and we'll have to start nit-picking on those.

They are going to be intelligent people who care about the industry, and they are going to give advice and recommendations. If the commissioner doesn't like it, he can tell them to take a hike.

The Chairman: Okay. Agreed.

Mr. Fulton: Let's just stop that sentence at ''each advisory council shall advise and make recommendations to the commissioner,'' and get rid of that other crap.

The Chairman: And may make recommendations to the commissioner. They are not obliged to make recommendations—

Mr. Fulton: No.

The Chairman: —but they shall advise and ''may make recommendations to the commissioner'', period.

Mr. Fulton: Period.

The Chairman: With that friendly amendment, is it carried?

Amendment agreed to

Mr. Fulton: Oh, there are two little ones that are left on my long one that you didn't get.

The Chairman: Yea, I'm about to. Please be patient.

Amendment 18C is now disposed of and 19 is disposed of, because they have been covered and won't be introduced. We still have a lot of work to do, but we are—

Mr. Fulton: Don't stop.

The Chairman: —within sight of dealing with these points. Let's keep going, if we can.

Mr. Fulton has in front of us amendments that—I'll read them out—have been slightly adjusted by legislative counsel and the clerk:

[*Translation*]

Ce conseil devait faire des recommandations sur l'ensemble des questions techniques et opérationnelles. . .

Mme Catterall: Dans ce cas, pourquoi limiter le mandat?

M. Ring: Cela ne le limite pas. C'est une question de formulation.

Mme Catterall: Le noeud de la question, c'est «les conseils consultatifs conseillent», et l'on pourrait insérer «et peuvent faire des recommandations».

M. Ring: D'accord.

Mme Catterall: Cela, nous pouvons le faire sans limiter les parties. . .

M. Ring: Cela va.

Le président: Commençons par Jim.

M. Fulton: Évitons de nous embourber dans les chiffres. Je fais confiance à M. Ring.

La formulation devrait simplement être la suivante: «les conseils consultatifs conseillent le commissaire», et si le but de la loi est de leur confier un mandat sans restriction, ne leur en imposons pas en chipotant sur des chiffres. Si on se lance là-dedans, je me verrai dans l'obligation de faire la lecture de tous les droits de douane de l'Alaska et là, on pourra s'engager dans des arguties.

Ces conseils seront composés de personnes intelligentes qui prennent l'industrie au sérieux et qui conseilleront le commissaire et lui feront des recommandations. Si cela ne plaît pas au commissaire, il pourra les envoyer sur les roses.

Le président: D'accord. Entendu.

M. Fulton: Mettons: «les conseils consultatifs conseillent le commissaire et lui font des recommandations» et restons-en là.

Le président: «Et peuvent lui faire des recommandations». Ils ne sont pas tenus de lui faire des recommandations. . .

M. Fulton: Non.

Le président: . . .mais ils conseillent le commissaire et «peuvent lui faire des recommandations», point.

M. Fulton: Point.

Le président: La motion telle qu'amendée à l'amiable est-elle adoptée?

L'amendement est adopté

M. Fulton: Oh, il y en a deux petits autres qui restent sur le long texte et que vous avez oubliés.

Le président: Oui, j'y arrive. Patientez.

Les amendements 18C et 19 sont maintenant éliminés puisque la question a été réglée. Ils ne seront donc pas déposés. Il nous reste encore beaucoup de travail à faire, mais. . .

M. Fulton: Ne vous arrêtez pas.

Le président: . . .nous sommes sur le point d'aborder ces questions. Poursuivons, si possible.

M. Fulton nous a présenté des amendements—je vais en faire la lecture—que le conseiller législatif et le greffier ont légèrement révisés:

[*Texte*]

That clause 6 be amended by striking out line 24 on page 10 and substituting the following:

in respect of which it is established, and may report to the Minister or to the Standing Committee on Transport or the Standing Committee on the Environment, and shall receive a response to such report within 30 days or, if Parliament is not sitting, within 14 days.

Mr. Fulton: Fourteen sitting days.

The Chairman: Fourteen sitting days.

All right, that's moved by Mr. Fulton. It gives the advisory councils the authority to report to the minister or to the Standing Committee on Transport or the Standing Committee on the Environment.

Is that agreed or is there unhappiness?

Mr. Richardson: I think we have really accomplished that. We have the response involved in the amendment that we did during the dinner break. That would be this one.

Mr. Fulton: Yes. Lee, the only reason I would want to put it in here. . .all it does is open a window for an advisory council. If they think that something simply isn't being dealt with, they know that they ultimately can get a response. It's permissive. It allows them within 30 days to get a response. If we don't offer them that, then why would anyone in his right mind sit on it? I've sat on a lot of committees in the last 20 years where you can get response.

The Chairman: If the advisory council chooses to report to Parliament, to those committees, then the committees must offer some form of response within 30 days.

Mr. Richardson: That's 30 days. That doesn't talk about whether Parliament is sitting. So is he going to have to recall the committee during the summer?

Mr. Fulton: No, no. He may report to the minister or the standing committee and shall receive a response for such a report within 30 days or, if Parliament is not sitting, within 14 sitting days when it resumes.

Mr. Richardson: When it resumes.

Mr. Fulton: When it resumes. You are right, it's not there. It should say ''when Parliament resumes''.

Mr. Richardson: Okay.

The Chairman: All right. Is that carried?

Mr. Fulton: When Parliament resumes.

Mr. Richardson: If you are in agreement with that, I don't have any objections. Does anybody have a problem here?

• 2105

The Chairman: First of all, let's get the number here. Maybe I'll just clarify, Jim. How should this get started? Is this a new subsection?

Mr. Fulton: No. It reads: ''Each advisory council shall advise and make recommendations to the Commissioner, and may report. . .''

The Chairman: So it's added to subsection (6). Do you see what it does? That language—

[*Traduction*]

Il est proposé que l'article 6 soit modifié en retranchant la ligne 21, page 10, et en la remplaçant par ce qui suit:

laquelle ils ont été établis et peuvent faire rapport au ministre ou au Comité permanent des transports ou au Comité permanent de l'environnement, et devront recevoir une réponse dans les 30 jours ou, si le Parlement ne siège pas, dans les 14 jours.

M. Fulton: Quatorze jours de séance.

Le président: Quatorze jours de séance.

Très bien, c'est la motion de M. Fulton. Elle donne aux conseils consultatifs le pouvoir de faire rapport au ministre ou au Comité permanent des transports ou au Comité permanent de l'environnement.

La motion est-elle adoptée ou y a-t-il des problèmes?

M. Richardson: Je pense que nous y sommes arrivés. Nous avons inclus la réponse dans l'amendement que nous avons préparé pendant la pause du déjeuner. C'est celui-là.

M. Fulton: Oui. Lee, la seule raison pour laquelle je veux que ça se trouve ici. . .ce n'est qu'une option de plus pour le conseil consultatif. S'il estime qu'une question traîne, il sait qu'il finira par obtenir une réponse. Cela ouvre une possibilité. Cela lui donne 30 jours pour obtenir une réponse. Faute de cela, pourquoi quiconque voudrait-il y siéger? Depuis 20 ans, j'ai siégé à quantité de comités ou on n'arrivait pas à obtenir de réponse.

Le président: Si ce comité consultatif fait son rapport au Parlement ou à ces comités, les comités doivent répondre dans les 30 jours.

M. Richardson: On parle de 30 jours sans indiquer si le Parlement siège. Faudra-t-il rappeler le comité pendant l'été?

M. Fulton: Non, non. Il peut faire rapport au ministre ou au comité permanent et obtenir une réponse dans les 30 jours ou, si le Parlement ne siège pas, dans les 14 jours suivant la reprise de la session.

M. Richardson: Après la reprise.

M. Fulton: Après la reprise. Vous avez raison, ça n'y est pas. Il faudrait préciser «après la reprise des travaux parlementaires».

M. Richardson: Entendu.

Le président: Très bien. Est-ce adopté?

M. Fulton: Après la reprise des travaux parlementaires.

M. Richardson: Si cela vous convient, moi je n'ai pas d'objection. Quelqu'un a-t-il des objections?

Le président: Tout d'abord, numérotons-le. Précisons les choses, Jim. Ça commence comment? C'est un nouveau paragraphe?

M. Fulton: Non. On y dit ceci: «Les conseils consultatifs conseillent le commissaire et lui font des recommandations et peuvent faire rapport. . .»

Le président: Cela s'ajoute donc au paragraphe (6). Vous voyez quelles conséquences ça a? Ce libellé. . .

[*Text*]

Mr. Fulton: The date. . .30 days?

The Chairman: That's right. . .''in respect of which it is established.'' We have it.

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: Finally, Mr. Fulton has an amendment:

(7) No individual selected as a member of the advisory council shall be engaged in any activity which might conflict with such individual carrying out his or her functions as a member thereof.

Mr. Fulton: I'll just quickly tell the committee where that came from. It was put in that precise wording in the Alaskan legislation. It simply reads—

The Chairman: Excuse me for a minute.

Mr. Ring: Mr. Chairman, drafting on the fly is, as you know, difficult. It imposes an obligation on the minister to respond to a letter that has been referred perhaps to the Standing Committee on Environment, to Transport. I think if you wanted to make it specific: ''may report to the Minister or to the Standing Committee''.

The Chairman: Yes.

Mr. Ring: And then, in the case of the standing committee, ''shall receive a response to such a report within. . .'', because it's only the standing committee that is, as I understood it, the limiting—

Mr. Fulton: They're both tied to respond. It depends where it goes. If it goes to the minister, he has 30 days—I think that's reasonable—or if it's to a committee, it's 30 days if the House is sitting.

The Chairman: In the remaining time, we still have a lot of work to do, group. The next one is (7), about conflict. It reads:

(7) No individual selected as a member of the advisory council shall be engaged in any activity which might conflict with such individual carrying out his or her functions as a member thereof.

Mr. Fulton: It's just a conflict of interest clause. I don't mind it being changed, but I think there should be something.

Mr. Wilbee: For clarification, could a member of Shell Oil, for example, be a member of an advisory council?

Mr. Fulton: Absolutely.

The Chairman: I'd almost rule this out of order in view of the language that we've already adopted, but perhaps the simplest thing would be to vote on it. All those in favour of this, please indicate. All those opposed? There is an indication of wanting more discussion, so I'll stop.

Mr. Richardson: I don't know if you would serve the best interests of the committee by having everybody unaffected by the discussions of the committee. I would think it would be quite the contrary. We'd want to have people who are actively engaged. That's the nature of what the council is about.

Mr. Fulton: Yes. Let's say there was a major spill in some given location and a party was found to be guilty and it turned out that there were some positions open on the council—I'm not suggesting that this might happen, but it's not outside of the

[*Translation*]

M. Fulton: La date. . . 30 jours?

Le président: Oui. . . «à l'égard de la zone géographique pour laquelle ils ont été établis». Nous l'avons.

[Voir *Procès-verbaux et témoignages*]

Le président: Pour terminer, M. Fulton a un amendement:

(7) Aucun membre du conseil consultatif ne se livre à une activité incompatible à ses fonctions.

M. Fulton: J'ai repris textuellement la formule de la loi de l'Alaska.

Le président: Un instant.

M. Ring: Monsieur le président, comme vous le savez, il est difficile de faire de la rédaction législative à chaud. L'amendement oblige le ministre à répondre à une lettre qui a peut-être été envoyée au comité permanent de l'environnement ou des transports. On pourrait être plus précis et dire: «peuvent faire rapport au ministre ou au comité permanent».

Le président: Oui.

M. Ring: Puis, dans le cas du comité permanent, «et reçoivent une réponse dans. . .», car il n'y a que le comité permanent qui, si j'ai bien compris, . . .

M. Fulton: Les deux sont obligés de répondre. Ça dépend qui le reçoit. Si le rapport est adressé au ministre, il dispose de 30 jours—je pense que c'est raisonnable—tandis que pour un comité, c'est 30 jours si la Chambre siège.

Le président: Dans le temps qu'il nous reste, nous devrons accomplir encore beaucoup de travail. Le prochain amendement porte sur le paragraphe (7), et concerne les conflits d'intérêts. Il est formulé en ces termes.

(7) Aucun membre du conseil consultatif ne se livre à une activité incompatible à ses fonctions.

M. Fulton: Ce n'est qu'un article sur les conflits d'intérêts. Je veux bien qu'on le modifie, pourvu qu'il y soit.

M. Wilbee: Une précision: un employé de Shell Oil, par exemple, pourrait-il siéger au conseil consultatif?

M. Fulton: Sûrement.

Le président: Je suis tenté de déclarer l'amendement irrecevable vu les modifications que nous avons déjà apportées, mais le plus simple est peut-être de le mettre aux voix. Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement le disent. Ceux qui sont contre? Comme on semble vouloir continuer la discussion, je vais m'arrêter ici.

M. Richardson: Je ne sais pas s'il serait vraiment dans l'intérêt du conseil de n'y faire siéger que des gens qui ne sont pas touchés. C'est tout le contraire, d'après moi. Il faut des gens du milieu. C'est l'objet même du conseil consultatif.

M. Fulton: Oui. Imaginons qu'il y a eu un gros déversement quelque part, qu'un coupable a été trouvé et qu'il y a des vacances au conseil—ce n'est pas impossible. Par inadvertance, la personne trouvée coupable de négligence

[*Texte*]

realm of possibility. Inadvertently, that person who's already been convicted of a particular kind of negligence in relation to an accident might be appointed to the advisory council that was having hearings and making some recommendations in relation to that. That's a gross case.

It's exactly the same wording as is in the U.S. legislation on conflict of interest. If somebody has a better wording for conflict of interest. . . I think we should have something there to avoid it.

But on Stan's point, obviously, somebody from Shell should be sitting on there. They're ideally the kind of person that should be sitting on the advisory council.

Mr. Wilbee: According to this definition, I would think they would be disqualified.

Mr. Richardson: I'd like to ask the officials to comment on this.

The Chairman: Okay.

Mr. Ring: Well, without commenting specifically on the example, which I still fail to understand, we do have conflict of interest guidelines within government, and I do not think there is any disagreement in principle with respect to having some conflict of guideline. But I fail to see how it is necessarily appropriate, and the comment has been made that it might in fact deter people from participating.

• 2110

An hon. member: It's withdrawn.

The Chairman: It's withdrawn. There is unanimous consent to withdraw it. It's done.

Amendment withdrawn

The Chairman: Mrs. Catterall has three amendments here, but she's not here to move them. If she comes back in time—I hate to do that to her, but time is short. I did promise a brief adjournment, but I think in view of the time and the stuff ahead, we're going to keep plowing on.

The next amendment I have, I believe, is page 20, which is a set of amendments by Mr. Fulton, in respect of minimum fines. We heard during the course of the hearings Mr. Fulton's arguments, in the form of questions. I don't know whether he feels it necessary to add anything. But if he does, he's—

Mr. Fulton: These are floor fines.

The Chairman: It's moved by Mr. Fulton. Does anybody have any comments?

[See *Minutes of Proceedings*]

Mr. Richardson: I think they were made in committee, Mr. Chairman. I have a concern that floor fines sometimes influence a decision whether or not to allow prosecution. You just don't get prosecution when you have floor fines and that concerns me. So I think we'd have to oppose the motion.

Amendment negatived

The Chairman: That's lost. Page 21 is amendments in respect of the impairment test, and provides for fines and so forth.

[*Traduction*]

pourrait être nommée au conseil consultatif chargé de faire enquête sur l'affaire. J'exagère un peu.

Je reprends textuellement le libellé de la loi américaine sur les conflits d'intérêts. Si quelqu'un a quelque chose de mieux à proposer. . . il faudrait une disposition en ce sens.

Pour répondre à la question de Stan, oui, il faudrait effectivement que quelqu'un de Shell siège au conseil. C'est précisément le type de personnes qui devrait en faire partie.

M. Wilbee: D'après la définition, il ne serait pas apte à siéger.

M. Richardson: J'aimerais savoir ce que les fonctionnaires en pensent.

Le président: D'accord.

M. Ring: Eh bien, sans me prononcer sur l'exemple que je n'arrive toujours pas à comprendre, il y a effectivement des dispositions sur les conflits d'intérêts au gouvernement et rien en principe ne s'y oppose ici. Mais je ne vois pas en quoi il en faut une ici, et on a dit que cela pourrait même dissuader des gens d'y siéger.

Une voix: L'amendement est retiré.

Le président: Il est retiré sur consentement unanime. Voilà.

L'amendement est retiré

Le président: M^me^ Catterall a trois amendements, mais elle n'est pas ici pour les présenter. Si elle revient à temps—je ne veux pas lui faire cela, mais le temps presse. Je sais que j'ai promis d'interrompre brièvement la séance, mais vu l'heure et tout ce qui reste à faire, il faudra poursuivre.

Le prochain amendement vient de M. Fulton et porte le numéro 20. Il s'agit des amendes minimales. Avant les audiences, nous avons entendu les arguments de M. Fulton. J'ignore s'il estime avoir à ajouter quoi que ce soit. Dans l'affirmative,. . .

M. Fulton: Il s'agit d'amendes minimales.

Le président: M. Fulton présente la motion. Quelqu'un a-t-il des observations?

[Voir *Procès-verbaux et témoignages*]

M. Richardson: Nous sommes déjà intervenus en comité, monsieur le président. Je crains que les amendes minimales n'influent la décision d'intenter ou non des poursuites. Il n'y a pas de poursuites lorsqu'il y a des amendes minimales, et cela m'inquiète. Je crois donc que nous devrons nous opposer à la motion.

L'amendement est rejeté

Le président: C'est perdu. L'amendement numéro 21 porte sur le toxicotest et prévoit des amendes.

[*Text*]

Mr. Richardson: Can you bring Mr. Angus back for that one?

The Chairman: In the absence of Mr. Angus, I'll call—

Mr. Fulton: Wait. There's one thing I'd like to. . .I think we may be able to get some consensus here.

The Chairman: You can try.

Mr. Fulton: At least getting the grain, the germinal seed into the legislation. If you look on page 10, under proposed paragraph 662(1)(f), it reads:

> or if that officer is satisfied, by reason of weather, visibility, ice or sea conditions, the condition of the ship or any of its equipment, or any deficiency in its complement or the nature and condition of its cargo, that such a direction is justified to prevent the discharge of a pollutant.

I think we should put impairment of any mariner, master or pilot. We deal with everything technical, the ship from stem to stern, from port to starboard, upside, downside. We deal with sea, ice, wind, rain, acts of God, but we don't deal with what we know is 80% of the cause of the spills and accidents worldwide.

Mr. Belsher: Do we not already have legislation that would look after that?

Mr. Fulton: No.

Mr. Ring: Mr. Chairman, it's difficult. The phrase "the conditions of the ship and its equipment, or any deficiency in its complement" would cover the pollution prevention officer's noticing any impairment by any of the officers. So it is certainly implicit within that section already that if the pollution prevention officer noticed any impairment, he would then be empowered by this section to take whatever action was necessary.

Mr. Richardson: Well, that sounds good.

Amendment negatived

The Chairman: We have just a couple of more pages to go. Let's keep plowing on. Clause 9, page 12, there is a new clause by Mr. Fulton. "The commissioner shall prepare a best estimate total cost of clean-up. . ."

Formally, the motion from Mr. Fulton is that clause 9 on page 12 be amended by adding after line 41 on page 12 the following:

> 1.1 The Commissioner shall prepare a best estimate of the total costs of clean-up, of harm caused, and best available mitigation measures for the consideration of the court.

Mr. Fulton: Mr. Chairman, essentially what this is is a presentence report. It's common in every province, every jurisdiction, and has been for the better part of a century. I think it's something that is not covered in any way, shape or form. I think it's the kind of evidence the courts could make very good use of, where the commissioner would probably have the best possible idea of what coast guard has spent, would certainly have access, both through the advisory councils and through the response organizations of the costs spent on industry-side clean-up, and would know what the general mitigation costs would likely be.

[*Translation*]

M. Richardson: Pouvez-vous faire revenir M. Angus pour en discuter?

Le président: En l'absence de M. Angus, je vais mettre aux voix. . .

M. Fulton: Un instant. J'aimerais. . . Il y a peut-être moyen de dégager un consensus, ici.

Le président: Essayez toujours.

M. Fulton: Je voudrais au moins mettre l'idée en germe dans la loi. Reportez-vous au paragraphe 7(1) au sujet de l'alinéa 662(1)f). Je lis ceci:

> aussi, en raison des conditions atmosphériques, de la visibilité, de l'état des glaces ou de la mer, de l'état du navire ou d'une partie de son équipement, de l'insuffisance de son équipage ou de la nature et de l'état de son chargement, il est convaincu que cette directive est justifiée pour empêcher le rejet d'un polluant.

Je pense qu'il faudrait parler des facultés affaiblies de tout navigateur, capitaine ou pilote. Nous prévoyons tout ce qui est technique, de l'avant à l'arrière, de bâbord à tribord, du tirant d'air au tirant d'eau. Nous parlons des glaces, de la mer, des cas de force majeure, mais non de ce qui cause 80 p. 100 des déversements et des accidents dans le monde.

M. Belsher: N'avons-nous déjà pas une loi qui prévoit la chose?

M. Fulton: Non.

M. Ring: Monsieur le président, ce n'est pas facile. Le passage «l'état du navire ou d'une partie de son équipement, de l'insuffisance de son équipage» englobe l'éventualité où le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution constate que l'un des officiers a les facultés affaiblies. La disposition l'autorise déjà implicitement à prendre toute mesure nécessaire.

M. Richardson: Cela me convainc.

L'amendement est rejeté

Le président: Il ne nous reste plus que quelques pages. Enchaînons. M. Fulton propose une nouvelle disposition à l'article 9, page 12. «Le commissaire estime à l'intention du tribunal le coût total. . .»

M. Fulton propose que l'article 9 soit modifié en ajoutant après la ligne 41, page 12, ce qui suit:

> 1.1 Le commissaire estime à l'intention du tribunal la valeur des préjudices ainsi que le coût total du nettoyage et des mesures de réparation.

M. Fulton: Monsieur le président, cela revient à un rapport présentenciel. Cela existe depuis près de 50 ans dans toutes les provinces. Cela n'est plus vu nulle part. Les tribunaux pourraient en faire très bon usage et c'est le commissaire qui a sans doute la meilleure idée des dépenses engagées par la Garde côtière et, par l'intermédiaire des conseils consultatifs, il pourra savoir ce qu'a coûté aux organismes d'intervention le nettoyage et les meures de réparation.

[*Texte*]

• 2115

I think it is a very appropriate piece of legislation to put that forward. We know in Alaska that after spending $2 billion, only 8% of the oil has been cleaned up. If we are not going to have floor fines, if we are not going to have some of the other measures I have suggested, I consider this to be an absolute bare minimum to have a pre-sentence report prepared by the commissioner that is placed before the court. Then, when all of these other imaginative provisions are invoked, the court can in fact say, well, I see the estimated costs—

Mr. Belsher: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Fulton: No, we don't want to ask them anything.

The Chairman: They're nodding. You weren't paying attention.

Mr. Fulton: Oh, they're nodding.

The Chairman: They are on your side. You don't have to filibuster any more.

Mr. Belsher: Could Mr. Ring possibly shorten that up, make it a little more succinct?

Mr. Ring: Mr. Chairman, I could suggest that it was perhaps proposed to be inserted—I am not quite sure—but page 12, line 43, the paragraph that now starts:

(a) the harm or risk of harm caused by the offence;

And then there are seven or eight of those.

The Chairman: It is the very last line.

An hon. member: Line 45.

Mr. Ring: Right, line 45. We would insert a new section, and I believe renumbering, that would include the words "a best estimate of total cost of clean-up, of harm caused, and of the best available mitigation measures".

So it would be one of the factors that the court would be empowered to take into account with respect to sentencing and punishment.

Mr. Fulton: Who would produce it, then? I would like the commissioner to produce it.

Mr. Ring: The commissioner has to.

Mr. Turner: It would be produced, I would suggest, by the organization. . .the prosecution.

Mr. Ring: It is either the coast guard, if the coast guard is the lead agency, or Environment Canada, if Environment Canada is the lead agency. But there is provision for whichever lead agency would do that.

Mr. Turner: It is the duty of the Crown to produce it.

The Chairman: What we are talking about is that subparagraph (a)(i) would be added to subsection (2), line 46. . .would make it line 47, but subparagraph (a)(i) and that would read. . . Legislative counsel suggested that it be (a)(i) unless you want to renumber it. Do you want to renumber it?

Mr. Turner: Yes, or simply amend (a).

[*Traduction*]

Cela me semble parfaitement légitime. Nous savons qu'après avoir dépensé 2 milliards de dollars en Alaska, à peine 8 p. 100 du pétrole a été nettoyé. En l'absence d'amendes minimales et de certaines des autres mesures que j'ai proposées, il me semble indispensable de présenter au tribunal un rapport pré-sentenciel préparé par le commissaire. Alors, devant toutes ces autres dispositions novatrices, le tribunal pourra tenir compte des dépenses. . .

M. Belsher: [*Inaudible—Éditeur*]

M. Fulton: Non, nous ne leur demandons rien.

Le président: Ils hochent la tête. Vous n'écoutiez pas.

M. Fulton: Oh, ils hochent la tête.

Le président: Ils sont de votre avis. Vous n'avez plus besoin de faire de l'obstruction systématique.

M. Belsher: M. Ring pourrait-il abréger un peu l'amendement?

M. Ring: Monsieur le président, je n'en suis pas sûr, mais on pourrait peut-être l'insérer quelque part après la ligne 43, page 12, l'alinéa qui commence par

a) le dommage ou le risque de dommage que peut causer l'infraction;

Il y a en ensuite sept ou huit.

Le président: La toute dernière ligne.

Une voix: La ligne 46.

M. Ring: Oui, la ligne 46. Nous pourrions insérer une nouvelle disposition, avec une nouvelle numérotation, qui commencerait par les mots «l'estimation du coût total du nettoyage, du préjudice causé et des meilleures mesures de restauration existant».

Il s'agirait donc d'un des facteurs dont le tribunal pourrait tenir compte dans le prononcé de la sentence et la fixation de la peine.

M. Fulton: Qui la préparerait? J'aimerais que ce soit le commissaire.

M. Ring: Il faudrait que ce soit le commissaire.

M. Turner: Ce serait préparé, j'imagine, par l'organisation. . . le procureur.

M. Ring: C'est soit la Garde côtière, si elle est l'organisation directrice, soit Environnement Canada si c'est lui qui l'est. Ce serait à l'organisation directrice.

M. Turner: C'est au procureur de la présenter.

Le président: Il s'agirait du sous-alinéa a)(i) à ajouter au paragraphe (2), ligne 48. . . le conseiller législatif propose de lui donner le numéro a)(i), à moins que vous ne vouliez une renumérotation. C'est ce que vous voulez?

M. Turner: Oui, ou contentons-nous de modifier a).

[*Text*]

The Chairman: Line one on page 13 is struck out and replaced by. . .

Mr. Fulton: Why not do what Lee suggests? I think it would be a lot easier. Make it a new (h).

The Chairman: Are you happy with (h)? Going once, going twice.

Mr. Philippe Ducharme (Legislative Counsel to the Committee): No, because we have to change the ''and'' here and put it in here, and it becomes more complicated.

The Chairman: It is more complicated. So you tell us what you would like. It is amended by adding. . . Is that right?

Mr. Ducharme: Line 1, page 13, is struck out and replaced by. . .

The Chairman: Line 1, page 13, is struck out and replaced by—what words here, not ''the commissioner shall prepare'', but. . .?

Mr. Fulton: The coast guard shall prepare.

The Chairman: What is a best estimate? Why not just an estimate? It is obviously an estimate, isn't it?

Mr. Fulton: We need somebody to prepare it.

The Chairman: An estimate of the total costs, etc., of the harm caused, of the best available mitigation measures, period, or semicolon actually.

Okay, here it is: Clause 9 is amended by striking out line 1 on page 13 and substituting the following therefor:

(b) an estimate of the total cost of clean-up, of harm caused, and of best available mitigation measures;

(c) the remedial action taken, or proposed

• 2120

Do you have that? Okay. That is moved by Mr. Fulton and it is carried. . .and such consequential changes as are necessary.

Amendment agreed to

The Chairman: Marlene is back. Let us finish, and then we will go back to Marlene's amendments, if we get to them. Hopefully, we will.

Number 22. Mr. Fulton proposes that clause 9 be amended by adding immediately after line 9 on page 13 the following:

(d.1) the incompetence, negligence or lack of concern of the offender;

That is on page 13, ''where the offence was deliberate or inadvertent'', and then a new (d.1): ''the incompetence, negligence or lack of concern of the offender''. Any comment?

Mr. Fulton: It is something the courts should consider. They probably would, but I think it is something the courts should consider.

Amendment agreed to

The Chairman: Number 23 is a government—

An hon. member: We did it.

[*Translation*]

Le président: La ligne 1, page 13, est supprimée et remplacée par. . .

M. Fulton: Pourquoi ne pas suivre la proposition de Lee? Ce serait beaucoup plus facile. Créons h).

Le président: Est-ce que cela vous convient? Une fois, deux fois. . .

M. Philippe Ducharme (conseiller législatif du Comité): Non, parce qu'il faut changer «and» et le mettre ici, ce qui complique les choses.

Le président: C'est plus compliqué. Dites-nous ce que vous préférez. Qu'il soit modifié en ajoutant. . . c'est bien cela?

M. Ducharme: En supprimant la ligne 1, page 13, et en la remplaçant par. . .

Le président: En supprimant la ligne 1, page 13, et en la remplaçant par—quel est le libellé, ce n'est pas «le commissaire estime», mais. . .?

M. Fulton: La Garde côtière estime.

Le président: Estime tout court, c'est bien ça?

M. Fulton: Qui fait l'estimation?

Le président: Estime le coût total du nettoyage et des mesures de réparation ainsi que la valeur des préjudices, suivis d'un point virgule.

Bon, voici: l'article 9 est modifié en retranchant la ligne 1, page 13, et en la remplaçant par ce qui suit:

b) l'estimation du coût total du nettoyage et des mesures de réparation ainsi que de la valeur des préjudices;

c) Les mesures de réparation que prend ou propose

Vous avez noté? Bon. M. Fulton en fait la proposition, qui est adoptée avec les changements corrélatifs nécessaires.

L'amendement est adopté

Le président: Marlene est de retour. Terminons puis passons aux amendements de Marlene, si possible. Avec un peu de chance, nous y parviendrons.

Numéro 22. M. Fulton propose que l'article 9 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 7, page 13, ce qui suit:

d.1) l'incompétence, la négligence ou l'insouciance du contrevenant,

Cela se trouve à la page 13, «le caractère intentionnel de l'infraction», puis d.1): «l'incompétence, la négligence ou l'insouciance du contrevenant». Y a-t-il des observations?

M. Fulton: C'est un facteur dont le tribunal devrait tenir compte. Il le fera sans doute, mais cela devrait être obligatoire.

L'amendement est adopté

Le président: Le numéro 23 vient du gouvernement.

Une voix: Nous l'avons adopté.

[*Texte*]

The Chairman: Page 25 is Fulton amendment 9.

Mr. Fulton: I think Ross has one to move there, doesn't he?

The Chairman: This is about the five-year review, right? Does that replace the advisory. . .?

Mr. Richardson: After coming into force, it is every two years. So you would want that one too.

The Chairman: That also deals with your earlier two-year comprehensive review of provisions.

Mr. Richardson: Yes.

The Chairman: So Mr. Fulton amendments have been dealt with. Now we have a couple more to deal with. We are getting there.

I will take us back to clause 6 and 19A. This is Mrs. Catterall moving a new subsection (7). It reads as follows:

The pollution prevention officers and the advisory council shall meet annually for the purpose of sharing information, recommending actions on anticipated problems and establishing pollution prevention strategies.

Mr. Fulton: How many pollution prevention—

The Chairman: Hold on a second. How can they be. . .?

If I can just take us back, it has been suggested that we deal with 19C first.

Amendment 19C reads as follows:

All meetings of the advisory council shall be conducted in public.

Mr. Fulton: A friendly amendment?

The Chairman: We will try.

Mr. Fulton: We are doing 19A?

The Chairman: No, we are doing 19C. We will get to 19A and 19B in a minute.

Mr. Fulton: Absolutely.

The Chairman: There is one absolutely and one shaking head.

Mr. Fulton: No, we are not having any in camera meetings. Come on.

Mr. Ring: I am sorry. He was explaining to me what obligations we would be imposing on the council with respect to holding meetings in public. I agree that all their dealings should be in public, that there should be minutes, and that they should be distributed. But I am not sure what we are imposing on them. I want to understand it.

Mrs. Catterall: It means that they cannot lock the doors and say, we are in camera.

Mr. Ring: No, I agree with that.

An hon. member: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Richardson: No.

Mrs. Catterall: Lee, I will tell you the long history. The moment you start holding your meetings in public, nobody is interested and nobody comes.

[*Traduction*]

Le président: À la page 25 se trouve l'amendement de M. Fulton sur l'article 9.

M. Fulton: Je pense que Ross voulait en proposer un ici, n'est-ce pas?

Le président: Il s'agit de l'examen dans cinq ans, n'est-ce pas? Est-ce que cela remplace. . .?

M. Richardson: Après l'entrée en vigueur, c'est tous les deux ans. Vous voudrez donc sûrement celui-ci également.

Le président: Il est aussi lié à la proposition que vous avez faite concernant l'examen complet tous les deux ans.

M. Richardson: Oui.

Le président: On a donc statué sur l'amendement de M. Fulton. Il en reste deux autres. Nous y arrivons.

Revenons au numéro 19A, article 6. M^me^ Catterall propose un nouvel article (7). Il est libellé comme suit:

Les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et les conseils consultatifs se réunissent tous les ans pour échanger des renseignements, recommander des mesures au sujet des problèmes prévus et établir des stratégies de prévention de la pollution.

M. Fulton: Combien de fonctionnaires. . .

Le président: Minute. Comment peuvent-ils. . .?

Revenons en arrière. On a suggéré d'examiner d'abord 19C.

L'amendement 19C est libellé comme suit:

Les réunions des comités consultatifs sont publiques.

M. Fulton: Un amendement à l'amiable?

Le président: Essayons.

M. Fulton: Nous sommes sur le 19A?

Le président: Non, sur le 19C. Nous passerons à 19A et à 19B dans un instant.

M. Fulton: Fort bien.

Le président: Un dit oui et l'autre dit non.

M. Fulton: Non, la séance n'est pas à huis clos. Allons.

M. Ring: Désolé. Il m'expliquait quelles obligations seraient imposées au conseil en matière de réunions publiques. Oui, leurs délibérations devraient être publiques et un compte rendu devrait être distribué. Mais j'ignore quelles obligations nous lui imposons. Je voudrais savoir.

Mme Catterall: Cela signifie qu'il ne peut pas y avoir de réunions à huis clos.

M. Ring: Je suis d'accord.

Une voix: [*Inaudible—Éditeur*]

M. Richardson: Non.

Mme Catterall: Lee, je vais tout vous raconter en long et en large. Il suffit que des réunions se tiennent en public pour qu'il n'y ait pas un chat.

[*Text*]

The Chairman: This is municipal experience talking. However, we are dealing with something different and I—

An hon. member: Thousands of people crowding in.

The Chairman: Hold it. Let us have some patient discussion of this. This is important. First, can we hear from the department?

Mr. Ring: Well, sir, I do not have much to add to what I just said. I would like to understand, if I could, what obligation the committee is seeking to impose on the advisory council with respect to holding its meetings.

Certainly, it is no good to hold them in camera. I could not agree more. There has to be a public circulation of minutes. There has to be some input. But if you have them in public then. . .well, you could even have notice of meetings. I'm a bit concerned about some of the obligations that normally might go along with holding meetings in public.

• 2125

Mrs. Catterall: There are no obligations that go along with it, except not to lock the doors and keep the public out, in my view. An advisory council may want to establish its own procedures and say, we'll print notices in the newspaper when we're going to hold—

Mr. Ring: Could we specify it that way?

Mrs. Catterall: Pardon?

Mr. Turner: What would happen if we were to turn that the other way around and say: "The advisory council shall not be conducted in camera, or in private"?

The Chairman: Except that doesn't do anything for Stan.

Mr. Wilbee: I could see that occasionally there might be a time when there would be a reason for them to meet in camera. I think that by passing this, you are then making that impossible. I think you're unnecessarily limiting the advisory council.

The Chairman: Okay. Any other comments?

Mrs. Catterall: Where's our legal counsel?

The Chairman: Could I suggest this? The hour is late. I would not like us to make mistakes in this legislation. We've done well so far. There will be one more shot at it in the House. I'm sure those who think this is a good idea probably would just as soon try to get it through now. The attention of the minister, I'm sure, will be acute to any reasonable suggestion.

Mr. Fulton: Mr. Chairman, I think we could simply add "all regular meetings of the advisory council shall be conducted in public with reasonable access".

Mrs. Catterall: I accept the "all regular meetings." Stan is right. There may be reasons. . .if you're dealing with confidential information relating to a specific shipper, for instance.

Mr. Fulton: Personnel.

Mrs. Catterall: Rather than qualifying it, Jim, put in "all regular meetings". Then it leaves the council free to hold a special meeting when it feels it's necessary to do it in camera.

Mr. Chairman, I think the intention is not to spend a lot of time in the House on this. We won't have the time.

[*Translation*]

Le président: C'est quelqu'un qui a travaillé au niveau municipal qui parle. Ici, c'est différent.

Une voix: Ce sera noir de monde.

Le président: Du calme. Examinons la chose posément. C'est important. Pour commencer, qu'en pense le ministère?

M. Ring: Je n'ai pas grand-chose à ajouter. J'aimerais savoir quelle obligation le comité veut imposer au conseil consultatif en matière de réunions.

Elles ne doivent pas se tenir à huis clos, c'est certain. Je suis tout à fait d'accord. Il doit y avoir un compte rendu public. Il faut entendre des avis. Mais si elles sont publiques, il faut donner un préavis. Je m'inquiète un peu des obligations qu'impose la tenue de réunions publiques.

Mme Catterall: Il n'y en a pas, à part celle d'ouvrir les portes au public. À chaque conseil consultatif de procéder à sa façon, de publier un avis dans le journal. . .

M. Ring: Peut-on le préciser?

Mme Catterall: Pardon?

M. Turner: Si on s'y prenait à l'envers: «le conseil consultatif ne tient pas ses réunions à huis clos», qu'arriverait-il?

Le président: Oui, mais cela ne règle en rien les préoccupations de Stan.

M. Wilbee: J'imagine qu'à l'occasion, il pourrait y avoir lieu de tenir une réunion à huis clos. Cet amendement rendrait la chose impossible. Je trouve que c'est une entrave inutile au fonctionnement du conseil consultatif.

Le président: D'accord. Y a-t-il d'autres interventions?

Mme Catterall: Où est le conseiller législatif?

Le président: Voici ce que je propose. Il se fait tard. Je ne voudrais pas que nous fassions d'erreur. Ça va bien jusqu'à présent. Nous aurons une autre chance à la Chambre. Ceux qui trouvent que c'est une bonne idée préfèrent sans doute que ce soit adopté dès maintenant. Je suis certain que le ministre sera ouvert à toute suggestion raisonnable.

M. Fulton: Monsieur le président, on pourrait peut-être tout simplement dire: «les réunions normales des comités consultatifs sont publiques».

Mme Catterall: J'accepte «les réunions normales». Stan a raison. Il peut y avoir des cas. . . S'il s'agit de renseignements confidentiels relatifs à une compagnie d'expédition, par exemple.

M. Fulton: Ou au personnel.

Mme Catterall: Jim, disons «les réunions normales», sans plus. Laissons au conseil la liberté de tenir au besoin une réunion extraordinaire à huis clos.

Monsieur le président, je ne pense pas qu'on veuille consacrer beaucoup de temps à ceci à la Chambre. Nous n'aurons pas le temps.

[*Texte*]

Mr. Fulton: Stan has agreed. All regular meetings will be conducted in public.

Mr. Turner: We have no difficulty with it.

The Chairman: As amended: ''All regular meetings of the advisory council should be conducted in public''.

Amendment agreed to

The Chairman: Do you want me to deal with 19B now?

All right, then: ''Each regional advisory council should add a report to the national''. We don't have a national.

Mrs. Catterall: I honestly think that's redundant now that we don't have a—

The Chairman: That's not being moved; it is withdrawn.

Then we have 19(A), ''The pollution prevention officers advisory council shall meet annually for the. . .''

Mr. Fulton: Friendly amendment: ''A senior pollution prevention officer shall meet with the advisory councils annually for the purpose of sharing information.'' I just learned—

Mrs. Catterall: Accepted.

The Chairman: ''. . .shall meet with the advisory councils''?

Mr. Fulton: ''. . .shall meet with the advisory councils for the purpose of sharing information, recommending actions on anticipated problems, and establishing pollution prevention strategies''.

Mr. Turner: May we say thank you to the committee for that suggestion, because we would need a very large hall to have the meeting proposed here. There are over 900.

Mr. Ring: Just so the committee will be aware, it's intended that the coast guard would be on the advisory council, and any person who would be appointed to the advisory council would be a pollution prevention officer, just by virtue of the position he would hold.

That is a statement of fact. That is a reality that will happen.

Mr. Fulton: That'll cover it. That's great.

The Chairman: What's great?

Mrs. Catterall: If there's a senior pollution officer on the committee, then every meeting meets this requirement. But in a case there isn't. . .

Mr. Turner: If I may make an observation, Mr. Chairman, lest there be any misunderstanding about the nature of the duties of a pollution prevention officer, the pollution prevention officers are not necessarily those actively engaged in developing and designing programs with respect to preparedness for oil spills, in managing this particular program. They are, strictly speaking, enforcement officers under the Canada Shipping Act, under the legislation. While for the most part the senior officers who are in this particular branch, which Tom heads, are in fact PPOs, as I am, literally hundreds of our people throughout the organization are trained as enforcement officers, but aren't in this branch. They are commanding officers of our ships, for example, traffic regulators—

[*Traduction*]

M. Fulton: Stan a donné son accord. Les réunions normales se tiendront en public.

M. Turner: Nous n'avons rien contre.

Le président: En sa forme modifiée: «les réunions normales des comités consultatifs sont publiques».

L'amendement est adopté

Le président: Voulez-vous passer maintenant à 19B?

Très bien, donc, «les conseils consultatifs régionaux remettent chaque année au conseil consultatif national». Il n'y a pas de conseil consultatif national.

Mme Catterall: À mons sens, c'est vraiment une redondance. . .

Le président: L'amendement n'est pas présenté, il est retiré.

Il y a ensuite 19A, «les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et les conseils consultatifs se réunissent. . .»

M. Fulton: Je propose un amendement à l'amiable: «un fonctionnaire supérieur chargé de la prévention de la pollution et les conseils consultatifs se réunissent tous les ans pour échanger des renseignements». Je viens d'apprendre. . .

Mme Catterall: Adopté.

Le président: «. . .et les conseils consultatifs»?

M. Fulton: «. . .et les conseils consultatifs se réunissent tous les ans pour échanger des renseignements, recommander des mesures au sujet des problèmes prévus et établir des stratégies de prévention de la pollution.»

M. Turner: Je me permets de remercier le comité de cette suggestion, car il aurait fallu une très grande salle pour tenir la réunion proposée ici. Ils sont plus de 900.

M. Ring: Je signale au comité que, la Garde côtière est censée siéger au conseil consultatif, et que, par définition, le membre nommé au conseil consultatif est un agent chargé de la prévention de la pollution.

Telle est la réalité. C'est ainsi que ça se passera.

M. Fulton: Tout est prévu. Voilà qui est parfait.

Le président: Qu'est-ce qui est parfait?

Mme Catterall: Si un agent supérieur chargé de la prévention de la pollution siège au comité, toutes les réunions rempliront cette condition. Mais au cas où. . .

M. Turner: J'aimerais faire une observation, monsieur le président, pour éviter qu'il y ait le moindre malentendu sur les attributions du fonctionnaire chargé de prévention de la pollution. Ce n'est pas nécessairement lui qui conçoit et élabore les programmes d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, ni qui en assure la gestion. La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit, à proprement parler, des agents de surveillance. La plupart des cadres supérieurs de la direction placée sous la responsabilité de Tom sont en fait des agents de prévention de la pollution comme moi, mais dans les autres secteurs de l'organisation, il y a littéralement des centaines de personnes qui ont reçu une formation d'agent de surveillance. Ce sont, par exemple, les commandants de nos navires ou des agents de réglementation de la circulation. . .

[*Text*]

• 2130

Mr. Fulton: He's arguing for this to stay in. Let's put it in. It is good.

The Chairman: No, no. I think he's not. Let me say from my own experience that the senior coast guard officers are very willing to come to meetings of advisory councils in a different context. I can't imagine if an advisory council wants to have them come. . . But I shouldn't intervene in the substance of the discussion.

Mr. Fulton: Okay, kill it. Withdraw the amendment.

Mrs. Catterall: All right.

The Chairman: There are the government ones we left from earlier, the standards one. Marlene was going to see whether she wanted to introduce an amendment in respect of notice. The amendment marked 9, 10, and 11 is back with us with respect to standards.

Mrs. Catterall: I'm just rewriting a draft that legal counsel gave me, because I think it's too loose and would impose too much on the minister. Let me narrow it down a bit.

The Chairman: We passed the amendment subject to her having the right to bring it back. First of all, you will be moving an amendment, will you?

Mrs. Catterall: Yes.

The Chairman: Then I will ask the committee if it would agree unanimously to bring back the amendment as set out on 9, 10, and 11.

Some hon. members: Agreed

The Chairman: The amendment would be moved by Mr. Richardson, as set out on 9, 10, and 11, and on 12, 13, and 14 for the French version. So we're now ready to receive an amendment from Mrs. Catterall to proposed section 660.8 on page 2 of 10.

Mrs. Catterall: The amendment would read:

> The Minister shall give notice of any standard proposed under subsection 660.6(1) to any person who has notified the Minister, in writing, of an interest in standards to be issued under the subsection.

The Chairman: Just to clarify, what we have in front of us is an amendment to "Notice of proposed standards".

Mrs. Catterall: On the other hand, doesn't that fit in with amendments the government put forward, Mr. Chairman?

The Chairman: This would be a new (1.1). It would follow 660.8(1), and it would read:

> The Minister shall give notice of any standard proposed to be issued under subsection 660.6(1) to any person who has notified the Minister, in writing, of an interest in standards to be issued under the subsection.

• 2135

That would add a requirement. Right now, as already adopted, "the minister shall cause notice to be published in the *Canada Gazette*. . .". The effect of the amendment would be to add an additional requirement that the minister notify those who have notified the minister that they want to be notified.

[*Translation*]

M. Fulton: Il est pour le maintien de ces dispositions. Adoptons-les, elles sont bonnes.

Le président: Non. Ce n'est pas ce qu'il veut. Je peux vous dire que les officiers supérieurs de la Garde côtière sont prêts à venir assister aux réunions des conseils consultatifs dans un contexte différent. Si un conseil consultatif les invite, je ne peux pas croire. . . Mais je ne devrais pas me mêler de la discussion.

M. Fulton: Très bien, retirons l'amendement.

Mme Catterall: Très bien.

Le président: On a laissé de côté tout à l'heure les amendements du gouvernement concernant les normes. Marlène devait réfléchir à la possibilité de proposer un amendement concernant les avis. Nous revenons aux amendements 9, 10 et 11 concernant les normes.

Mme Catterall: Je suis en train de réécrire un amendement que le conseiller juridique m'a remis. Il me paraissait trop vague et aurait imposé une responsabilité trop lourde au ministre. Je vais essayer de le rendre plus précis.

Le président: Nous avons adopté l'amendement sous réserve qu'elle ait le droit d'y revenir. Tout d'abord, est-ce que vous allez proposer un amendement?

Mme Catterall: Oui.

Le président: Je vais alors demander aux membres du comité s'ils acceptent à l'unanimité de revenir sur l'amendement présenté aux pages 12, 13 et 14.

Des voix: D'accord.

Le président: L'amendement est proposé par M. Richardson. Il figure aux pages 9, 10 et 11 de la version anglaise et 12, 13 et 14 de la version française. Nous sommes prêts maintenant à entendre un amendement présenté par M^me^ Catterall à l'article 660.8, page 2 d'un texte qui en compte 10.

Mme Catterall: L'amendement est ainsi libellé:

> Le ministre fait parvenir un avis des normes qu'il se propose d'établir en vertu du paragraphe 660.6(1) à toutes les personnes qui l'auront avisé par écrit de leur intérêt à l'égard des normes établies en vertu de ce paragraphe.

Le président: Je précise que l'amendement qui vient d'être lu concerne les «avis des projets de normes».

Mme Catterall: D'un autre côté, monsieur le président, est-ce que cet amendement ne complète pas ce qu'a présenté le gouvernement?

Le président: Ce serait un nouveau paragraphe (1.1) qui suivrait le paragraphe 660.8(1) et qui se présenterait comme suit:

> Le ministre fera parvenir un avis des normes qu'il se propose d'établir en vertu du paragraphe 660.6(1) à toutes les personnes qui l'auront avisé par écrit de leur intérêt à l'égard des normes établies en vertu de ce paragraphe.

L'amendement ajoute une obligation. L'amendement que nous avions adopté stipulait: «le ministre fait publier dans la *Gazette du Canada*. . .». L'amendement a pour effet d'obliger le ministre à aviser les personnes qui auront demandé à être notifiées.

[*Texte*]

I think it's clear. I don't know whether it needs a lot of discussion.

Ross.

Mr. Belsher: I raise the spectre that if an organization had its membership each write the minister asking for notification for future, that would be an obligation of the minister to forever have to start sending out regulations because he'd been asked for it.

Mr. Richardson: Which are available in the public library.

Mr. Belsher: Which are made available. I'm afraid to do that.

Mrs. Catterall: The problem is, they're available in the public library, if you know they're in the public library and if you know they're going to be there at a certain point in time.

I think we had a pretty clear indication that the best watchdogs, if you will, on ships trying to get around, or on operators trying to get around, the legislation are the people in a certain area. We had examples of standards that are changed without any notice to the public, without any rationale as to why they've been changed up, down, or sideways. I think one of the things we've seen is the industry, with lawyers and experts on staff and on their boards and so on, will constantly be watching for those things, but others who have a public interest won't be. They won't have Tom picking up the phone and saying, we're going to be gazetting a certain standard. And they won't necessarily be involved in the discussions leading up to the development of that standard, as the industry would be.

In my view, we need only a couple of spills to show us how severely the public interest can be affected. And it's a small safeguard. Believe me, from my own experience, people who are involved in any kind of voluntary organization are interested in the issues. They're not interested in getting a hundred things they don't care about, because they don't have time to deal with the things that are important.

The Chairman: First of all, on the advice of legislative counsel, I propose that it should be renumbered (4.1) so that it comes after the paragraphs on exceptions, otherwise there's an evident problem.

Mr. Ring has a comment on the proposal.

Mrs. Catterall: On the suggestion from legal counsel, wouldn't it in fact be the amendment on 10?

The Chairman: Yes, it would. But it's at the bottom of that, Marlene, after "Exception" and before "Emergency". The reason is that if it isn't done that way, then the exception clause would cover it, and then if it had been previously published pursuant to subsection (1), it wouldn't need to go. It's pretty complicated, but just trust us.

Mrs. Catterall: Shouldn't it in fact become (2)?

The Chairman: No. It should become (4.1). But in any event, there doesn't seem, if I can judge from—

Mrs. Catterall: The point is not to give them notice after the standard has been passed but at the point when it's first published.

[*Traduction*]

Je pense que c'est clair. Je ne sais pas s'il est utile d'en discuter.

Ross.

M. Belsher: Soyons clairs, si une organisation conseille à tous ses membres d'écrire au ministre pour lui demander d'être avisée, le ministre sera tenu de leur faire parvenir les nouveaux règlements.

M. Richardson: Que l'on peut trouver à la bibliothèque publique.

M. Belsher: Oui, on peut les trouver partout.

Mme Catterall: C'est vrai qu'on peut les trouver à la bibliothèque publique, mais il faut encore le savoir et vérifier à quel moment ils sont disponibles.

Je crois qu'il a été démontré que ce sont les gens eux-mêmes qui sont les meilleurs agents de surveillance des navires ou des capitaines qui cherchent à contourner la loi. Il est arrivé que des normes soient modifiées sans que le public en soit avisé et sans que l'on explique la raison d'être de ces changements. L'industrie concernée suit de près, grâce aux avocats et aux spécialistes qui travaillent pour elle ou qui siègent à ses conseils d'administration, les changements apportés aux normes, mais ce n'est pas le cas du grand public. Ce n'est pas Tom qui va décrocher le téléphone pour expliquer aux gens que le gouvernement a l'intention de publier une nouvelle norme dans la *Gazette du Canada*. Par ailleurs, contrairement à l'industrie, la population ne participera pas nécessairement aux discussions préalables à l'établissement des nouvelles normes.

À mon avis, il suffirait d'un ou deux déversements pétroliers pour nous montrer combien l'intérêt public peut être touché. Or, la loi offre une bien faible garantie. Je peux vous dire, d'après mon expérience, que les membres des organisations bénévoles s'intéressent à ce genre de questions. Ils ne veulent pas recevoir des centaines de documents inutiles, car ils veulent réserver leur temps aux choses importantes.

Le président: Tout d'abord, je propose, après avoir consulté le conseiller législatif, que ces dispositions portent le numéro (4.1) afin d'être placées après les alinéas sur les exceptions. Sinon, il y aura un problème évident.

M. Ring a un commentaire à formuler au sujet de la proposition.

Mme Catterall: Est-ce que ce changement ne ferait pas plutôt partie de l'amendement au numéro 10, comme le suggère le conseiller juridique?

Le président: Effectivement, Marlene. Mais il serait situé à la fin, après «exception» et avant «cas d'urgence». Si l'on ne procède pas de cette façon, l'amendement sera visé par le paragraphe sur l'exception et si l'avis a été publié auparavant en vertu du paragraphe (1), il ne sera plus nécessaire. C'est assez compliqué, mais faites-nous confiance.

Mme Catterall: Est-ce qu'il ne devrait pas porter le numéro (2)?

Le président: Non. Il faut que ce soit le paragraphe (4.1). Mais, de toute façon, si j'en juge par. . .

Mme Catterall: Il ne s'agit pas d'aviser les gens après l'adoption de la norme mais au moment de sa première publication.

[*Text*]

The Chairman: That's the way it's drafted. It would be "shall give notice of any standard proposed to be issued". The exception clause, to get the minister out of the requirement, wouldn't apply here; that whatever happens it would be done. However, given the mood I sense around the table, maybe it's slightly academic. However, let me call the motion.

Mrs. Catterall: May I have a recorded vote on that one?

Amendment negatived: nays 4; yeas 1

The Chairman: We now have a bit of tidying up to do, and then we have to charge through the rest of the clauses. Are there any outstanding amendments?

• 2140

On 11, which we have just been dealing with, there is another minor textual amendment for those who are trying to keep track. I'd like a motion from Mr. Richardson that the last line on 11, in view of an earlier amendment, will be amended so that it reads "660.10.(1) The commissioner shall estab—".

Mr. Richardson: I so move.

Amendment agreed to

The Chairman: We've been dealing with clause 6 and maybe even a few other clauses while we were there. Let's see if we can recap clause 6. Are you in a position to put something in front of us?

The Clerk: Mr. Chairman, with the help of the researcher, I have a complete new 660.7.(1), (2), (3), (3.1), (4), (5), (6), and (7).

The Chairman: At the bottom of page 9 and top of page 10, we are dealing with the advisory council.

Procedurally, to get the record straight, I am going to ask that we reconsider the various amendments we dealt with in respect of this proposed section and then have a single motion to adopt the clause as amended, which you are just about to hear. It will include all of the various amendments we handled.

Please proceed, Mr. Clerk.

The Clerk: Thank you, Mr. Chairman.

660.7.(1) The Commissioner shall establish at least one advisory council in respect of each geographic area; Pacific, Great Lakes, St. Lawrence River and Great Lakes Basin, Atlantic and Arctic.

(2) The Commissioner may establish other advisory councils as such need may arise.

(3) Each advisory council is composed of no more than seven members who reside in the geographic area in respect of which the advisory council is established, who are appointed to the advisory council by the Commissioner and who, in the opinion of the Commissioner, can represent the various interests likely to be involved in matters referred to in sections 660.1 to 660.9.

(3.1) The members referred to in subsection (3) shall include persons who can represent the general public interest or persons with a knowledge and experience in marine environmental matters.

[*Translation*]

Le président: Le libellé dit bien que «le ministre fait publier. . . un avis des normes qu'il se propose d'établir». la clause d'exception qui libère le ministre de cette obligation ne s'appliquerait pas ici. Quoiqu'il arrive, le ministre doit publier un avis. Pourtant, d'après les réactions autour de la table, j'ai l'impression que tout cela est purement formel. Je vais quand même présenter la motion.

Mme Catterall: Est-ce que je peux demander un vote par appel nominal?

L'amendement est rejeté par 4 voix contre 1

Le président: Nous avons un peu de ménage à faire avant de liquider les autres articles. Est-ce qu'il reste d'autres amendements à présenter?

Pour ceux qui essayent de s'y retrouver, j'aimerais préciser qu'il y a un autre léger amendement à apporter au libellé de l'amendement 11 dont nous venons de parler. J'aimerais demander à M. Richardson de présenter une motion précisant que la dernière ligne de l'amendement 11 sera modifiée, en raison d'un amendement antérieur, afin qu'on lise: «660.10.(1) le Commissaire peut établir des . . .».

M. Richardson: Je propose.

L'amendement est adopté

Le président: Nous avons apporté des modifications à l'article 6 et peut-être à certains autres articles également. Est-il possible de relire l'article 6 et de nous en présenter le texte définitif?

Le greffier: Monsieur le président, avec l'aide du recherchiste, j'ai maintenant un texte entièrement nouveau pour les paragraphes 660.7.(1), (2), (3), (3.1), (4), (5), (6) et (7).

Le président: Nous sommes au bas de la page 12 et en haut de la page 13. Il s'agit des conseils consultatifs.

Conformément à la procédure et par souci de clarté, je vais demander de lire les différents amendements apportés à cet article, afin de les réunir en une seule motion et de la consigner au procès-verbal. Cette motion regroupe tous les amendements que nous avons examinés.

Je vais demander au greffier de nous les lire.

Le greffier: Merci, monsieur le président.

660.7.(1) Le Commissaire établit au moins un conseil consultatif pour chaque zone géographique; le Pacifique, les Grands-Lacs, le Saint-Laurent et le Bassin des Grands-Lacs, l'Atlantique et l'Arctique.

(2) Le Commissaire peut établir d'autres conseils consultatifs, selon les besoins.

(3) Chaque conseil consultatif comprend au plus sept membres, nommés par le Commissaire, qui résident dans la zone géographique visée et qui, de l'avis du Commissaire, représentent les divers intérêts susceptibles d'être concernés par les questions prévues aux articles 660.1 à 660.9.

(3.1) Les membres visés par le paragraphe (3) seront, soit des personnes représentatives de l'opinion publique générale, soit des personnes ayant des connaissances et de l'expérience dans le domaine maritime et environnemental.

[*Texte*]

(4) Each member of an advisory council shall be appointed to hold office on good behaviour for a term that does not exceed three years and a member is eligible for reappointment.

(5) The advisory council shall elect one of the members of each advisory council to be its president.

(6) The members of each advisory council may be paid such honoraria as the Commissioner considers appropriate and may be paid any reasonable travel, living and child care expenses incurred by them when engaged on the business of the advisory council while absent from their ordinary place of residence.

• 2145

Mr. Chairman, you know my reservations about the procedural acceptability of that one.

(7) Each advisory council shall advise and make recommendations to the Commissioner on all matters referred to in sections 660.1 to 660.9 of this Act within the geographic area in respect of which it is established.

The Chairman: I'm not sure the last one is correct. That was changed by a government amendment. Let's see if we can find the piece of paper. It's number 16.

An hon. member: We deleted the last three lines.

The Chairman: It would read: ''Each advisory council shall advise and may make recommendations to the Commissioner'', period.

Mr. Fulton: No. It carries on, as follows: ''and may report to the minister or to the Standing Committee on Transport. . .''.

The Chairman: We want to make sure we have it up front here.

Mr. Ring: We went back and forth between two documents. The first document read ''Each advisory council advises and may make recommendations to the Commissioner.'' Then from this document, Mr. Fulton's version, was added ''and may report. . .''.

Mr. Fulton: When I read it into the record, I changed it. I said, let's just go with the words that are there: ''Each advisory council shall advise and make recommendations to the Commissioner'', and then it goes on, ''and may report to the minister'', and from there just carry it on.

I know it doesn't deal with the tenses question, but that's what we did at the time of the vote.

The Chairman: There's a difference of opinion here. There is the question of whether it is ''Each advisory council shall advise. . .'' or ''Each advisory council advises and may make recommendations to the commissioner. . .''.

Mrs. Catterall: We were going back and forth between texts, but my understanding is the intention was to put ''Each council advises''. It's the trend throughout to go with the present tense rather than the mandatory ''must'' or ''shall''.

Mr. Turner: In the drafting sense, that would be more correct these days.

The Chairman: So we have legal advice on that as well.

[*Traduction*]

(4) Les membres d'un conseil consultatif sont nommés à titre amovible pour des mandats de trois ans au maximum et peuvent solliciter le renouvellement de leurs mandats.

(5) Les membres de chaque conseil consultatif élisent un d'entre eux pour occuper le poste de président.

(6) Les membres de chaque conseil consultatif perçoivent les honoraires que le Commissaire juge appropriés et peuvent recevoir les frais raisonnables de déplacement, de séjour et de garde d'enfants entraînés par l'accomplissement de leurs fonctions hors du lieu de leur résidence habituelle.

Monsieur le président, vous savez que j'ai certaines réserves quant à l'acceptabilité de celui-ci.

(7) Les conseils consultatifs présentent au commissaire des conseils et des recommandations sur les matières visées aux articles 660.1 à 660.9 de la présente Loi, à l'égard de la zone géographique visée.

Le président: Je ne pense pas que ce dernier article soit bon. Il a été modifié par un amendement du gouvernement. Je vais essayer de retrouver la page. C'est au numéro 17.

Une voix: Nous avons supprimé les trois dernières lignes.

Le président: Le texte doit se lire comme suit: «Les conseils consultatifs présentent au commissaire des conseils et des recommandations». C'est tout.

M. Fulton: Non, il continue ainsi: «Et peut présenter un rapport au ministre ou au comité permanent des transports. . .».

Le président: Nous voulons nous assurer d'avoir le texte exact sous les yeux.

M. Ring: Nous avons fait l'aller-retour entre deux documents. Dans le premier document, on lisait: «Les conseils consultatifs présentent au commissaire des conseils et des recommandations». Et maintenant, on rajoute, dans la version de M. Fulton «et peut présenter un rapport. . .».

M. Fulton: Je l'ai modifié lorsque je l'ai lu. J'ai décidé de conserver uniquement le libellé suivant: «Les conseils consultatifs présentent des conseils et des recommandations au commissaire», et ensuite «et peuvent présenter un rapport au ministre», et etc.

Je sais que cela ne règle pas la question des temps, mais c'est le texte que nous avons adopté au moment du vote.

Le président: Il faut choisir entre les deux formules suivantes, dans la version anglaise: «Each advisory council shall advise. . .» ou «Each advisory council advises and may make recommendations to the commissioner. . .».

Mme Catterall: On a fait le va et vient entre différents textes, mais je crois que notre intention était de dire «Each council advises». Il est préférable d'utiliser le présent plutôt que les auxiliaires «must» ou «shall».

M. Turner: De nos jours, les rédacteurs ont de plus en plus tendance à opter pour cette formulation.

Le président: Nous avons également un avis juridique là-dessus.

[*Text*]

So it will read:

(7) Each advisory council advises and may make recommendations to the Commissioner and may report to the Minister or to the Standing Committee on Transport or the Standing Committee on Environment and shall receive a response to such report within 30 days or if Parliament is not sitting within 14 sitting days.

Mr. Fulton: If you want to be right on the "snickety", "when Parliament resumes".

The Chairman: Was that conflict one. . .?

Mr. Fulton: It was killed.

The Chairman: It bit the dust.

An hon. member: Fulton lost on that one.

The Chairman: All those in favour of the amendments incorporated in the motion just read by the clerk, please signify.

Amendment agreed to

The Chairman: Unanimously.

I think we're in a position now to proceed through the usual motions. Various other amendments have been adopted, but I think we're now ready.

Shall clause 6 as amended carry?

Mrs. Catterall: Just a minute. Are we starting at clause 6 of the bill?

The Chairman: We've already done clauses 1 to 5.

• 2150

Mrs. Catterall: Okay. Before we carry clause 6, I want to ask whether there are other issues with respect to clause 6 that were raised by any of our witnesses that we haven't dealt with.

The Chairman: That's the responsibility of the members to sit on that issue. I know there were some issues they raised, but as I said at the beginning. . .

There was a motion. I stand corrected. I just called clause 6 as amended, and I now have in front of me another amendment to clause 6 which had been allowed to stand. It was proposed by Mrs. Catterall as (3.1), that:

For waters in the geographic area north of the sixtieth parallel of north latitude, the Commissioner shall ensure the Canadian Coast Guard has taken similar measures as those required from response organizations under paragraph (2)(b).

As I recall it, there was some skepticism on that one.

Mrs. Catterall: We had a revised wording to that. Has our legal counsel left us, Mr. Chairman?

The Chairman: No. He is busy doing other things.

An hon. member: Maybe this should be brought up at report stage.

Mrs. Catterall: We don't want to waste time at report stage.

[*Translation*]

Par conséquent, l'article se présente comme suit:

(7) Les conseils consultatifs présentent des conseils et des recommandations au commissaire et peuvent présenter un rapport au ministre ou au Comité permanent des transports ou au Comité permanent de l'environnement et peuvent s'attendre à recevoir une réponse dans les 30 jours ou, si le Parlement ne siège pas, dans les 14 jours qui suivront la reprise des travaux.

M. Fulton: Si on voulait «pinailler», on dirait «après la reprise des travaux parlementaires».

Le président: Est-ce que ce problème. . .?

M. Fulton: Il a été réglé.

Le président: J'ai mordu la poussière.

Une voix: C'est Fulton qui a perdu.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur des amendements incorporés dans la motion lue par le greffier se manifestent.

L'amendement est adopté

Le président: À l'unanimité.

Je crois que nous sommes prêts maintenant à passer aux motions habituelles. Divers autres amendements ont été adoptés, mais je pense que nous sommes prêts.

L'article 6 en sa forme modifiée est-il adopté?

Mme Catterall: Un instant, pourquoi commençons-nous à l'article 6 du projet de loi?

Le président: Nous avons déjà adopté les articles 1 à 5.

Mme Catterall: Très bien. Avant d'adopter l'article 6, j'aimerais savoir s'il y a d'autres points soulevés par nos témoins qui n'ont pas été pris en considération.

Le président: C'est là qu'intervient la responsabilité des membres du comité. Je sais que certains points ont été soulevés, mais comme je l'ai dit au début. . .

IL y a eu une motion. Je retire ce que j'ai dit. Je viens de proposer l'article 6 en sa forme modifiée alors que j'ai devant moi un autre amendement à l'article 6 que l'on avait mis de côté un peu plus tôt. Il s'agit de l'amendement (3.1) proposé par M^me^ Catterall:

dans le cas des eaux situées dans la zone géographique au nord du 60^e^ parallèle de latitude Nord, le commissaire veille à ce que la Garde côtière canadienne ait pris des mesures similaires à celles prévues à l'alinéa (2)b) à l'égard des organismes d'intervention.

Si je me souviens bien, il y avait quelques réserves au sujet de cet amendement.

Mme Catterall: Il y en avait une version révisée. Est-ce que notre conseiller juridique nous a quitté, monsieur le président?

Le président: Non, mais il est occupé à autre chose.

Une voix: Peut-être qu'on devrait repousser cet amendement à l'étape du rapport.

Mme Catterall: Nous ne voulons pas perdre de temps à l'étape du rapport.

[*Texte*]

The Chairman: Philippe, are you aware of a draft in respect of this motion about north of 60 that was allowed to stand?

Mrs. Catterall: Can I read this, and then give it to you?

(3.1) For waters in the geographic area north of the sixtieth parallel of north latitude, the Commissioner shall ensure that the Canadian Coast Guard prepares a response plan, as provided in paragraphs 660.4(1)(a) and (b).

All that does, rather than impose anything specific, is simply to require that the coast guard does in fact prepare a response plan as the private sector is required to do for its regions.

The Chairman: Do I have the unanimous consent of the committee to bring back clause 6?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We have Mrs. Catterall's amendment, as she read it out, requiring the coast guard to prepare a response plan, as provided in paragraphs 660.4(1)(a) and (b), for areas north of 60.

Mr. Ring: Also, if we could get a little bit further here, this bill would obligate us, through the OPRC Convention, to have such plans in place. It's one of the obligations that the convention imposes on us. It's in fact covered. We have such a response plan for the Arctic already.

Mrs. Catterall: So it's compatible with the convention.

Mr. Ring: Yes. But it's also redundant because of the—

The Chairman: Isn't there an earlier clause of the bill that ties us into the convention, which makes the convention law?

Mr. Ring: There's an earlier clause that states that it's permissive. But no, this is this particular clause.

The Chairman: What is your recommendation to the committee in respect of the amendment?

Mr. Ring: On the surface, sir, I can't see the requirement for it. We have not only response plans but contingency plans for every geographic region in the country right now, and a national plan. They are part of normal requirements.

Amendment negatived

• 2155

Clauses 6 to 8 inclusive as amended agreed to

Clause 9 as amended agreed to on division

Clause 10 as amended agreed to

The Chairman: Some of these may or may not be amended, but I'm going to say "as amended".

Clauses 11 to 14 inclusive as amended agreed to

Mrs. Catterall: Just a minute. I want to see what I'm dealing with before you say "carried", if you don't mind.

[*Traduction*]

Le président: Philippe, est-ce que vous êtes au courant d'une version provisoire de cette motion concernant le nord du 60e parallèle qui aurait été reportée?

Mme Catterall: Est-ce que je peux lire l'amendement avant de vous le remettre?

(3.1) Dans le cas des eaux situées dans la zone géographique au nord du 60e parallèle de latitude Nord, le commissaire veille à ce que la Garde côtière prépare un plan d'action, tel que prévu aux alinéas 660.4(1)a) et b).

La seule différence, c'est qu'au lieu d'exiger un plan précis, l'amendement demande que la Garde côtière prépare un plan d'action tout comme le secteur privé doit le faire pour la région visée.

Le président: Puis-je obtenir le consentement unanime des membres du comité pour reprendre l'étude de l'article 6?

Des voix: Accordé.

Le président: Dans l'amendement qu'elle nous a lu, madame Catterall demande que la Garde côtière soit tenue de préparer un plan d'action, comme le prévoient les alinéas 660.4(1)a) et b), pour la zone géographique située au nord du 60e parallèle.

M. Ring: Mais, si on réfléchit bien, le projet de loi nous obligerait à établir de tels plans d'action, en vertu de la Convention OPRC. C'est une des obligations qu'elle nous impose. Par conséquent, c'est déjà prévu. Il existe déjà un tel plan d'intervention pour l'Arctique.

Mme Catterall: Donc, l'amendement est compatible avec la convention.

M. Ring: Oui, mais il est également inutile, puisque. . .

Le président: Est-ce que le projet de loi ne contient pas un autre article qui nous lie à la convention, qui lui donne force de loi?

M. Ring: Il y a un autre article qui présente cette instruction comme facultative. Mais non, il s'agit du même article.

Le président: Que recommandez-vous au comité au sujet de cet amendement?

M. Ring: À première vue, je ne n'en vois pas l'utilité. Nous disposons actuellement de plans d'intervention et même de plans d'urgence pour toutes les zones géographiques du pays, ainsi que d'un plan national. Tout cela fait partie de la procédure normale.

L'amendement est rejeté

Les articles 6 à 8 inclusivement sont adoptés en leur forme modifiée

L'article 9 est adopté en sa forme modifiée, à la majorité des voix

L'article 10 est adopté en sa forme modifiée

Le président: Certains de ces articles ne sont pas modifiés, mais je dis quand même «en sa forme modifiée».

Les articles 11 à 14 inclusivement sont adoptés en leur forme modifiée

Mme Catterall: Un instant. J'aimerais savoir de quoi il en retourne avant d'accepter que l'article soit dit «adopté», si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

[*Text*]

The Chairman: Not at all. The train hasn't completely left the station yet.

Mrs. Catterall: The train has been barrelling down the track since we started, Mr. Chairman.

The Chairman: We were at clause 15.

Clauses 15 to 17 inclusive as amended agreed to

On clause 18

Mr. Fulton: Just for the record, on clause 18, I'd like to hear from Deputy Commissioner Turner his assurance that when oil washes up on the back of Flores Island and contaminates those manila clams that we're not going to have anything but supportive letters from the coast guard that the administrator pay out for damages and lost wages and mitigation measures.

Mr. Turner: I can assure you, sir, that we'll be supportive of any claim that fits within the requirements of the legislation.

Mr. Fulton: Good.

Clauses 18 to 23 inclusive as amended agreed to

Schedule V agreed to on division

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: On division.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. members: On division.

The Chairman: Shall I order a reprint of the bill?

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I wonder if we could agree to waive reprint of the bill in this case, since the amendments will be printed in *Votes* on Friday and also will be reprinted after third reading. I think we could save the taxpayers some money by waiving reprint of the bill.

The Chairman: I won't even put the motion if there is no interest in it.

Then the bill can be put together in a consolidated copy, rather than put together a consolidated copy at this point. Is that what you're proposing?

Mr. Fulton: It depends on what the clerk thinks of this.

The Clerk: I am a humble servant of the committee.

Mr. Catterall: My concern is that reading the amendments is not going to make it clear what we've done here tonight. I'm wondering if there isn't a modification of reprinting a certain section where we've done bits and pieces of amendments so people can see how it's going to read.

The Chairman: I think we can go only one way or the other. We either print—

Mr. Fulton: Print the bill.

The Chairman: Shall I order a reprint of the bill—

[*Translation*]

Le président: Aucun. Le train n'a pas encore quitté la gare.

Mme Catterall: Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le président. Je pense que nous filons déjà à toute allure.

Le président: Nous étions à l'article 15.

Les articles 15 à 17 inclusivement sont adoptés en leur forme modifiée

Article 18

M. Fulton: Au sujet de l'article 18, j'aimerais que le commissaire adjoint Turner nous donne la garantie, aux fins de consignation au procès verbal, que la Garde côtière s'engage à rembourser les dommages, les salaires perdus et les mesures de réparation, s'il arrivait qu'une nappe de pétrole vienne contaminer les coquillages asaris de l'île Flores.

M. Turner: Je peux vous assurer, monsieur, que nous prendrons en considération toutes les réclamations répondant aux exigences de la loi.

M. Fulton: Très bien.

Les articles 18 à 23 inclusivement sont adoptés en leur forme modifiée.

L'annexe 5 est adoptée avec dissidence

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Le projet de loi en sa forme modifiée est-il adopté?

Des voix: Avec dissidence.

Le président: Dois-je ordonner une réimpression du projet de loi?

M. Richardson: Monsieur le président, nous pouvons peut-être reporter la réimpression du projet de loi dans ce cas précis puisque les amendements seront imprimés dans les *Procès verbaux* vendredi et qu'ils seront réimprimés après la troisième lecture. Je crois qu'on pourrait épargner les deniers des contribuables en évitant de faire réimprimer le projet de loi.

Le président: Je ne vais même pas présenter la motion si personne ne la juge utile.

De cette façon, on attendra la copie codifiée du projet de loi plutôt que de réunir dès maintenant les articles en un seul document. Est-ce bien ce que vous proposez?

M. Fulton: Tout dépend de ce qu'en pense le greffier.

Le greffier: Je suis l'humble serviteur du comité.

Mme Catterall: J'ai bien peur que la simple lecture des amendements ne donnera pas une idée claire du travail que nous avons accompli ce soir. Je me demande s'il ne serait pas possible de réimprimer certains articles que nous avons modifiés ici et là afin qu'on puisse mieux comprendre comment ils se présenteront.

Le président: Je crois que c'est tout l'un ou tout l'autre. On imprime le projet de loi ou on ne l'imprime pas. . .

M. Fulton: Faites-le imprimer.

Le président: Dois-je ordonner une réimpression du projet de loi. . .

[*Texte*]

Mr. Richardson: Just have it on the record that we tried to save the taxpayers some money.

The Chairman: —as amended, as a working copy for the use of the House of Commons at report stage?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Fulton: When are you going to do it, Mr. Chairman? Friday?

The Chairman: What I need is the understanding of all the members that they will. . . Let me put it this way. As I understand it, the bill is tentatively scheduled for Monday. We have a choice. If we can report the bill on Friday, it permits the clerk to use tomorrow to do the work necessary to have it tabled in the House on Friday. Normally it requires two days from the time it's tabled in the House before it can be debated.

Mr. Fulton: Waive the notice.

• 2200

The Chairman: We can't do that. It's up to the House.

But if all members here are agreed to use their best offices with their respective house leaders to waive the 48-hour requirement, then the clerk, instead of staying up all night tonight, in order to table tomorrow, can prepare to table on Friday.

Is that correct?

The Clerk: That is correct, Mr. Chairman.

Mr. Fulton: On that point of order, Mr. Chairman, if that doesn't work, then it will be reported Monday morning and it could be debated on Tuesday.

The Chairman: No. We will report it one way or the other on Friday. It's just that the House couldn't deal with it until Tuesday.

Another way of putting this for the committee's purposes, is it agreed that it will be tabled on Friday and that the clerk will therefore have tomorrow to prepare it for tabling on Friday? Is that agreed?

Mr. Belsher: I can get all our side to agree to that.

The Chairman: On the understanding that all members would encourage their house leader to agree to a motion to abridge the time so the bill could possibly be considered—

Mrs. Catterall: All I can agree to is to discuss it with my House leader. Frankly, at the speed this has gone through committee, if any of my colleagues want the opportunity to look at amendments, I'm not going to pressure them to do anything else.

The Chairman: Can you agree to make an affirmative recommendation? In the absence of that, it may be that the clerk is obliged to work tonight in order to table it tomorrow.

[*Traduction*]

M. Richardson: L'honneur est sauf, puisque le procès verbal est là pour prouver que nous avons essayé d'économiser les deniers des contribuables.

Le président: . . .en sa forme modifiée pour servir de document de travail à la Chambre des communes à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois je faire rapport à la Chambre du projet de loi en sa forme modifiée?

Des voix: D'accord.

M. Fulton: À quel moment allez-vous le faire, monsieur le président? Vendredi?

Le président: J'aimerais que tous les membres soient d'accord. . . Je m'explique. Si j'ai bien compris, on a prévu que le projet de loi sera présenté mardi. Nous avons le choix. Si nous décidons de faire rapport vendredi, cela donne au greffier toute la journée de demain pour faire le nécessaire en vue du dépôt du projet de loi à la Chambre vendredi. Normalement, le projet de loi doit être déposé à la Chambre depuis deux jours pour pouvoir être débattu.

M. Fulton: Éliminons le préavis.

Le président: C'est impossible. C'est la Chambre qui décide.

Mais si tous les membres présents acceptent de communiquer avec leur leader respectif à la Chambre pour annuler le préavis de 48 heures, le greffier n'aura pas à passer une nuit blanche pour pouvoir déposer le projet de loi demain. Il disposera d'un journée supplémentaire pour le présenter vendredi.

Est-ce que c'est d'accord?

Le greffier: Ça va pour moi, monsieur le président.

M. Fulton: Cependant, monsieur le président, si cela ne fonctionne pas, le projet de loi sera déposé mardi matin et on pourra en débattre mardi.

Le président: Non. Quoi qu'il arrive, nous allons en faire rapport vendredi, mais c'est la Chambre qui ne pourra pas l'examiner avant mardi.

Autrement dit, nous décidons de faire rapport du projet de loi vendredi, afin que le greffier ait la journée de demain pour le préparer. Est-ce que c'est d'accord?

M. Belsher: Je suis sûr que tous les membres de notre parti seront d'accord.

Le président: Il faut que tous les membres du comité s'engagent à encourager leurs leaders parlementaires à accepter une motion abrégeant le délai de 48 heures. . .

Mme Catterall: La seule chose que je peux vous promettre, vu la vitesse à laquelle ce projet de loi a été liquidé, c'est d'en parler avec mon leader parlementaire. Je ne vais certainement pas faire pression sur mes collègues qui voudraient examiner de plus près certains amendements.

Le président: Pouvez-vous vous engager à faire une recommandation en ce sens à vos collègues? Sinon, le greffier devra travailler cette nuit pour pouvoir déposer le projet de loi à la Chambre demain.

[*Text*]

Mrs. Catterall: We can deal with it on Tuesday instead of on Monday if there isn't unanimous consent. All I can agree to do is discuss it with my House leader.

The Chairman: That's all we can do.

Mr. Belsher: We had better try to report it tomorrow.

Mr. Wilbee: Another option is that the House come back June 15, 16, or whatever, to deal with the legislation.

The Chairman: I'm not quite sure that it's there. It seems to me that another option is for the House to deal with it on Tuesday. I'm not so much, but the clerk is in the hands of the committee. But is it not reasonable to ask, in view of the work that has been done, that each member of the committee encourage his or her House leader to agree to waive the time, so the clerk, instead of staying up all tonight, can deal with this tomorrow?

Mrs. Catterall: If the clerk stays up all night, it's not because this committee has forced the clerk to stay up; it's because the government may not be flexible about whether we can deal with it Monday or Tuesday. I see no reason why the clerk should stay up all night. We have four days of House next week.

Are we agreed that it's going to be tabled on Friday?

The Chairman: It's up to me, I suppose.

Mrs. Catterall: Our intention is to get this through the House.

The Chairman: All right. I will ask the clerk to prepare to table it on Friday and not tomorrow, and then he'll have to wrestle the rest of it through. If there are problems in the House—

Mrs. Catterall: [*Inaudible—Editor*] not to be obnoxious.

The Chairman: It isn't a question in my view of being obnoxious. I think it's a question of the tight House agenda and the universal interest in all parties to have this bill through, not just political parties but everybody else. Enormous effort has been made. It would make it, I gather, somewhat easier to ensure this bill is through the House if the time can be abridged and it can be dealt with on Monday. We all know, the way the House works, that it may change its mind and do it some other day.

But let's leave it at this. We're not asking the clerk to stay up all night. We're asking the clerk to prepare so that it's tabled on Friday.

Thank you very, very much, everyone, for your effort.

Mr. Fulton: Before you close, Mr. Chairman, could you thank—

The Chairman: I was thinking of doing that, and I appreciate the senior member's advice. I would like, specifically, on behalf of all of you, to thank our legislative counsel, our Library of Parliament researcher, the clerk and the staff, interpreters and everyone else, for a very special effort, and particularly the officials from the Canadian Coast Guard. It has been a very good experience for all of us. I hope this bill will do what we all want it to do.

[*Translation*]

Mme Catterall: Si tout le monde n'est pas d'accord, on pourra toujours étudier le projet de loi mardi plutôt que lundi. La seule chose que je peux vous promettre, c'est d'en parler à mon leader parlementaire.

Le président: C'est tout ce qu'on peut faire.

M. Belsher: Il vaudrait mieux essayer de le déposer demain.

M. Wilbee: Il est possible que la Chambre reprenne ses travaux le 15 ou le 16 juin pour examiner le projet de loi.

Le président: Rien n'est moins incertain. Il me semble qu'il y a également la possibilité que la Chambre puisse se pencher sur le projet de loi mardi. Je ne sais pas, mais le greffier fera ce que lui ordonnera le comité. Toutefois, est-il déraisonnable de demander, compte tenu du travail que nous avons accompli, que tous les membres du comité demandent à leur leader parlementaire d'accepter un report de façon à ce que le greffier puisse disposer de la journée de demain pour mettre de l'ordre dans les amendements, plutôt que d'y consacrer sa nuit.

Mme Catterall: Si le greffier doit y passer la nuit, ce ne sera pas la faute du comité, mais celle du gouvernement qui n'est pas assez souple pour autoriser l'examen du projet de loi lundi ou mardi. Je ne vois pas pourquoi le greffier devrait y passer toute la nuit, puisque nous avons quatre jours de session la semaine prochaine.

Est-ce que nous sommes d'accord pour que le projet de loi soit déposé vendredi?

Le président: Je suppose que c'est à moi de décider.

Mme Catterall: Nous voulons que le projet de loi soit présenté à la Chambre.

Le président: Effectivement. Je vais demander au greffier de préparer le projet de loi pour vendredi et non pas pour demain. Il se débrouillera avec le reste. S'il y a des problèmes à la Chambre. . .

Mme Catterall: [*Inaudible—éditeur*] détestable.

Le président: Il ne s'agit pas d'être détestable ou non. C'est tout simplement que l'ordre du jour de la Chambre est serré et qu'il est de l'intérêt de toutes les parties, pas seulement des partis politiques, que ce projet de loi soit adopté. Nous avons fait d'énormes efforts. Je crois que l'adoption de ce projet de loi serait plus sûre s'il était possible d'abréger le délai et de le faire examiner à la Chambre lundi. Nous connaissons la Chambre et nous savons tous qu'elle peut changer d'avis et reporter l'étude du projet de loi à un autre jour.

Mais nous allons en rester là. Nous n'allons pas demander au greffier de passer une nuit blanche. Nous allons lui laisser le temps de préparer le projet de loi en vue de le déposer vendredi.

Merci beaucoup à tous des efforts que vous avez fournis.

M. Fulton: Monsieur le président, avant d'ajourner, vous devriez remercier. . .

Le président: J'y pensais, mais je vous remercie de me l'avoir rappelé. J'aimerais en particulier remercier, au nom de tous les membres du comité, le conseiller législatif, le recherchiste de la Bibliothèque du Parlement, le greffier et le personnel, les interprètes et tous ceux qui ont accepté de fournir cet effort spécial, et surtout les fonctionnaires de la Garde côtière canadienne. L'expérience a été très positive pour tous. J'espère que ce projet de loi produira les effets escomptés.

[*Texte*]

• 2205

Mr. Wilbee: We commend you, Mr. Chairman, for the fine job you've done in trying to keep track of all these people.

The Chairman: This meeting stands adjourned.

[*Traduction*]

M. Wilbee: Nous vous remercions, monsieur le président, pour l'excellent travail que vous avez fait. Vous n'avez oublié personne.

Le président: La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Mike Turner, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Tom Ring, Director, Environmental Response and Emergency Planning;

Marc Gauthier, Counsel, Department of Justice.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Mike Turner, commissaire adjoint–1, Garde Côtière Canadienne;

Tom Ring, directeur, Intervention environmentale et planification d'urgence;

Marc Gauthier, conseiller judirique, Services juridiques.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

Bill C–121

Canada Shipping Act (amdt.)

HOUSE OF COMMONS

Issues 1–3 • 1991-1993 • 3rd Session • 34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USER

This index is subject–based and extensively cross–referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub–headings.

Income tax
Farmers
Capital gains

Cross–references to a first sub–heading are denoted by a long dash.

Capital gains *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading A = Appendix amdt. = amendment Chap = Chapter g.r. = government response M. = Motion o.q. = oral question qu. = question on the *Order Paper* R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

For further information contact the
Index and Reference Service — (613) 992–8976
FAX (613) 992–9417

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

THIRD SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

– 1993–

May: 26th, 27th, 1.

June: 1st, 2; 2nd, 3.

Alcohol *see* Drug and alcohol abuse

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **3**:64

Appendices
Chamber of Shipping of British Columbia, brief, **1A**:7-13
North West CruiseShip Association, brief, **1A**:1-6
Zakreskie, K., notes, **2A**:1-6

Arctic *see* Marine spills, emergency response systems

Barlow, Richard G. (Chamber of Shipping of British Columbia)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:87-99

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley East; Parliamentary Secretary to Minister of Fisheries and Oceans and Minister for the Atlantic Canada Opportunities Agency from May 8, 1991 to August 31, 1994)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:60, 69-70, 74-6, 85, 92, 99, 101-2; **2**:15-7, 21-2, 34, 38, 43-4; **3**:21, 26-7, 29, 32, 35-8, 43, 50, 55, 61, 65-7, 70, 74-8, 85, 94-5, 101, 107-8
Marine spills, emergency response systems, **1**:60, 69-70, 92, 99-102; **2**:15-6, 21-2, 34, 43-4; **3**:26-7, 32, 35-8, 43, 50, 55, 61, 65-7, 74-8, 85, 101
Procedure and Committee business
Bills, **3**:107-8
Briefing notes, **1**:74-5
Witnesses, **1**:101-2
Tankers, **2**:17

Brander-Smith, David (Individual presentation)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **2**:36-48, 50-2

Brander-Smith report *see* Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability

Brewin, John F. (NDP—Victoria) (Chairman)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:10-4, 16-8, 43, 75-6, 81, 86-8; **2**:4, 9, 21, 44, 47-9; **3**:20-1, 26, 28-33, 39, 42-4, 47, 51, 56-62, 70-1, 74-6, 79-88, 90-3, 98-106
Committee, **2**:48-9
Marine spills, emergency response systems, **1**:43; **3**:21, 26, 28-33, 39, 42-4, 51, 60-2, 70-1, 74-6, 82-8, 90-2, 98-105
Procedure and Committee business
Bills, **3**:34, 106-8
Briefing notes, **1**:75
Briefs, **1**:91
Exhibits, **2**:23
Meetings, **1**:10-1
Organization meeting, **1**:7-9
Printing, minutes and evidence, **1**:8-9
Room, **1**:53, 73
Staff, **1**:9, 48
Witnesses, **1**:11-3, 16-8, 48, 99
References, appointment as Chairman, **1**:7

Briefs *see* Appendices

British Columbia *see* Marine spills, emergency response systems

Cabinet Ministers *see* Marine spills, emergency response systems—Fees

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121) Legislative Committee *see* Committee

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—Minister of Transport
Consideration, **1**:7-103; **2**:4-52; **3**:20-109; as amended, **3**:106, carried, 19; report to House with amdts., **3**:107, agreed to
Clauses 1 to 3, **3**:36, carried severally, 11
Clause 4, as amended, **3**:37, carried, 11
Amdt. (Richardson), **3**:36-7, agreed to, 11
Clause 5, **3**:44, carried, 11
Amdt. (Fulton), **3**:37-44, negatived on division, 11
Clause 6, **3**:11, stood; as amended, **3**:104, carried, 19
Amdt. (Richardson), **3**:28-9, agreed to, 8-9
Amdt. (Richardson), **3**:29-34, agreed to, 9-11
Amdt. (Richardson), **3**:44-5, agreed to, 12
Amdt. (Richardson), **3**:45, agreed to, 12
Amdt. (Catterall), **3**:47-51, stood, 12; **3**:104-5, negatived on division, 18
Amdt. (Catterall), **3**:51, as amended, 12, agreed to
Amdt. to amdt. (Fulton), **3**:52, agreed to, 12
Amdt. (Fulton), **3**:52-9, stood
Amdt. (Fulton), **3**:59-60, withdrawn, 13
Amdt. (Fulton), as amended, **3**:62, agreed to, 13
Amdt. to amdt. (Catterall), **3**:60, negatived on division, 13
Amdt. to amdt. (Catterall), **3**:61-2, agreed to, 13
Amdt. (Fulton), **3**:63-7, negatived on recorded division, 13-4
Amdt. (Fulton), **3**:80, agreed to, 14
Amdt. to amdt. (Catterall), **3**:67-79, negatived on recorded division, 14
Amdt. (Richardson), **3**:81-2, agreed to, 14-5
Amdt. (Catterall), **3**:83-4, agreed to, 15
Amdt. (Catterall), **3**:84-5, negatived on division, 15
Amdt. (Richardson), **3**:86, agreed to, 15
Amdt. (Richardson), **3**:86-90, agreed to, 15
Amdt. (Fulton), **3**:90-2, withdrawn, 15
Amdt. (Catterall), **3**:97-9, agreed to, 16
Amdt. (Richardson), **3**:100, agreed to, 16-8
Amdt. to amdt. (Catterall), **3**:100-2, negatived on recorded division, 18
Amdt. (Richardson), **3**:102-4, agreed to, 18-9
Clauses 7 and 8, **3**:105, carried severally, 19
Clause 9, as amended, **3**:105, carried, 19
Amdt. (Fulton), **3**:93, negatived on division, 15-6
Amdt. (Fulton), **3**:93-4, negatived on division, 16
Amdt. (Fulton), **3**:94-6, agreed to, 16
Amdt. (Fulton), **3**:96, agreed to, 16
Clause 10, as amended, **3**:105, carried, 19
Amdt. (Richardson), **3**:34, agreed to, 11
Clauses 11 to 23, **3**:105-6, carried severally, 19
Schedule V, **3**:106, carried on division, 19
Title, **3**:106, carried on division, 19
Reprint, as amended, **3**:106-7, agreed to, 19
References
Amendments, **3**:20
Canadian Coast Guard brief, criticism, **1**:74-5
Canadian Petroleum Products Institute position, **1**:62-4
Canadian Shipowners Association position, **1**:49-50, 74-5
Chamber of Shipping of British Columbia position, **1**:76, 87-91; **1A**:7-13
Complexity, **2**:5
Consultations, **1**:9, 13, 16, 20-2, 24-6, 34-5, 67-8, 88; **2**:16

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill...—*Cont.*
References—*Cont.*
French/English language versions, **3**:44
North West CruiseShip Association position, **1**:76-81, 85; **1A**:1-6
Reporting clause, 5-year timeframe, **1**:18, 46-7, 102; **3**:97
Support for legislation, **1**:22
Timetable, **2**:5, 9, 48-9
See also Order of Reference; Report to House

Canadian Coast Guard *see* Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—References; Committee—Witnesses; Marine spills, emergency response systems; Organizations appearing

Canadian Petroleum Products Institute *see* Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—References; Organizations appearing; Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability

Canadian Shipowners Association
Background, **1**:48-9
See also Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—References; Organizations appearing

Casey, Bill (PC—Cumberland—Colchester)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:33, 58-60; **2**:5, 17-9, 32-4
Marine spills, emergency response systems, **1**:33, 58-60; **2**:18, 33-4
Tankers, **2**:32-3
Zakreskie, K., references, **2**:17-8

Catterall, Marlene (L—Ottawa West)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:10-4, 17, 23-5, 33-5, 38-9, 44-6, 51-3, 70-2, 92-3, 100-1; **2**:9-11, 19-20, 36, 38-9, 44, 49-50; **3**:21, 24-6, 28-36, 42, 46-7, 50-1, 57-61, 69-71, 73-5, 78-9, 81-90, 97-108
Committee, **2**:49-50
Marine spills, emergency response systems, **1**:38-9, 44-6, 51-3, 70-2, 92-3; **2**:9-11, 19-20, 36, 38-9, 44; **3**:21, 24-6, 30-3, 36, 42, 47, 50, 57-61, 69-71, 73-5, 78-9, 81-90, 97-105
Procedure and Committee business
Bills, **3**:106-8
Meetings, **1**:10
Organization meeting, **1**:9
Witnesses, **1**:11-4, 17, 100-1
Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, **1**:23-4

Chamber of Shipping of British Columbia *see* Appendices; Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—References; Organizations appearing

Committee
Staff, D. Dupras, commendation, **2**:52
Witnesses
Canadian Coast Guard list, **1**:7-8, 11-8
Conservation Council of New Brunswick, invitation declined, **2**:48-9
International Joint Commission, inviting, **2**:49-50
See also Procedure and Committee business

Conflict of interest *see* Marine spills, emergency response systems—Advisory councils

Conservation Council of New Brunswick *see* Committee—Witnesses

Criminal Code *see* Marine spills, emergency response systems

Cruise ships *see* Marine spills, emergency response systems

Department of Transport *see* Transport Department

Documents *see* Appendices

Drug and alcohol abuse *see* Marine spills, emergency response systems—Impairment evaluation process

Ducharme, Philippe (Parliamentary Legal Counsel Office)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **3**:96

Dupras, Daniel (Library of Parliament Researcher)
References *see* Committee—Staff

Environment *see* Marine spills, emergency response systems—Advisory councils

Finland *see* Tankers

Fual Report on the British Columbia Oil Spill Workforce *see* Marine spills, emergency response systems—Reports

Fulton, Jim (NDP—Skeena)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:11, 14-5, 18, 26-8, 35-7, 40, 42-3, 46-7, 53-8, 60-1, 65-7, 72-4, 76, 81-6, 95-100, 102-3; **2**:4, 12-6, 20-1, 28-31, 34-5, 40-2, 45-8, 50-2; **3**:26, 30-1, 33, 37-9, 41-7, 51-5, 57-60, 62-9, 71-2, 74-5, 77-84, 87, 90-100, 103-4, 106-8
Marine spills, emergency response systems, **1**:18, 26-8, 35-7, 40, 42, 46-7, 53-7, 60-1, 65-7, 72-4, 81-6, 95-8, 102-3; **2**:4, 12-6, 20-1, 31, 34-5, 41-2, 45-8, 50-1; **3**:26, 30-1, 33, 37-9, 41-7, 51-5, 62-9, 71-2, 74-5, 77-84, 87, 90-100, 103-4
Procedure and Committee business
Bills, **3**:107
Briefing notes, **1**:74
Briefs, **1**:81; **2**:12
Organization meeting, **1**:7-8
Printing, minutes and evidence, **1**:7-8
Witnesses, **1**:14-5, 99-100
Ship-Source Oil Pollution Fund, **1**:27-8; **2**:31
Tankers, **1**:28, 35-6; **2**:28-30, 40-1, 45-7; **3**:47

Gauthier, Marc (Transport Department)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **3**:22-7, 30, 36, 40, 44-6, 81

Government departments appearing *see* Organizations appearing

Grausz, Dan (Northwest Cruise Ship Association)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:77-86

Gray, Darryl (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:16
Procedure and Committee business
Organization meeting, **1**:8-9
Printing, minutes and evidence, **1**:8
Questioning of witnesses, M., **1**:9
Witnesses, **1**:16

Hall, T. Norman (Canadian Shipowners Association)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:48-50, 52, 55-8, 61

Halley, Wayne (Canadian Coast Guard)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **2**:27-8, 31-6

Hunter, Lynn (NDP—Saanich—Gulf Islands)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **3**:39-40, 42-3

Hunter, Neil (Canadian Shipowners Association)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:51-60

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation
Canada, role, **1**:16

International Joint Commission *see* Committee—Witnesses

Irving Whale *see* Marine spills, emergency response systems—Time limits

Marine Environment Protection Plan *see* Marine spills, emergency response systems—Nation-wide response organization

Marine spills, emergency response systems
Advisory councils, establishing, **1**:22, 50, 64, 68-9, 72, 90, 96; **2**:8-13, 20, 24-5, 47-8; **3**:69
Appointments, **3**:72-3, 75-9, 102
Authority, **2**:43-4; **3**:70-2, 74, 77-9
Conflict of interest, **3**:92-3
Environmental expertise, including, **1**:53; **2**:10, 15-6, 18; **3**:74, 76, 78, 80-2
Funding, **2**:13-4, 16, 19, 48
National advisory council, establishing, **3**:84-5
Number, location, **3**:67-8, 70, 79-80, 102
Pollution prevention officers, relationship, **3**:99-100
Presidents, selection, **3**:67-8, 74-5, 92-4, 103
Public interest representation, **2**:39, 41-2, 48, 50; **3**:67-8, 76, 81-2, 102
Public meetings, **3**:97-9
Remuneration, **3**:86, 103
Reports, recommendations, **3**:71-2, 75-6, 86-92, 103-4
Terms of office, "at pleasure", reappointment, **3**:67-8, 77, 82-4, 103
See also Marine spills, emergency response systems—Regulations
Aerial surveillance, **1**:20
Arctic waters, Northwest Territories, oil resupply, **1**:38-40, 49, 56, 102; **2**:4, 23-4, 36, 38-9; **3**:47-51, 104-5
British Columbia, **2**:43
Canadian Coast Guard
Funding, **1**:93-4
Role, **2**:27, 35-6, 38
Capability, **1**:26-7, 35-7, 62, 77
Clean-up costs, estimates, **3**:94-6
Co-ordination, **1**:21
Coverage, primary/secondary areas, **1**:60
Criminal penalties, **1**:80-1; **3**:96
Cruise ships, liability, **1**:76-7, 83-4; **3**:35-6
"Emergency", definition, **3**:51
Equipment, **1**:37, 50-1, 57, 95-6; **2**:46-7
Exploration and drilling ships, exemption, **3**:45-6
Fees, **1**:22, 27-30, 33, 38, 50, 53-4, 58-9, 66, 72, 81-3, 103; **2**:5, 45-7; **3**:54, 57
Appeal process, **3**:62
Fairness and equity clause, **1**:60, 63-4, 67, 70-3, 78, 89-91, 96-7, 99
Ministerial review, **1**:79

Marine spills, emergency response systems—*Cont.*
Fees—*Cont.*
Structure, options, **1**:78-9, 84-5
See also Ship-Source Oil Pollution Fund
Floor fines, **1**:18, 46-7, 60-1, 67, 85-6, 97-8, 102; **2**:15, 42; **3**:93
Fuel oil, **3**:45
Human error, importance, **1**:40, 54-6, 67
Impairment evaluation process, **1**:46-7, 54-6, 85-6, 97-8, 102; **2**:14-5, 42; **3**:37-44, 93-4
Implementation, **1**:63, 65-6, 69-70; **3**:47
Inspections, **1**:20, 41-3, 94
Nation-wide response organization, private sector, MEPP, establishing, **1**:49-50, 62-3, 65-6, 68-70; **2**:28, 50-1
Compulsory arrangements by shipowners, **1**:49
Monopoly aspect, **1**:87, 89-90, 92-3, 95, 97
Ocean Dumping Control Act, relationship, **3**:36-7
"Oil", definition, **3**:44-5
Parliamentary review, **3**:59-62
Polluter-pay principle, **1**:21-2; **2**:28; **3**:50
Prevention, importance, **1**:19, 94; **2**:6, 45
Public attitude, **1**:40
Public involvement, **2**:6-11, 50
See also Marine spills, emergency response systems—Advisory councils
Regulations
Advisory councils, role, **3**:26-7, 29
Compliance, **1**:40
Introducing, **1**:40, 42-3; **2**:47
Notice, **3**:28, 30-3, 100-2
Self-regulation, **2**:7-8
Standards, including, **3**:21-33, 100-2
Reports, "Fual Report on the British Columbia Oil Spill Workforce", **2**:23
Rerouting of shipping, pollution prevention officer authority, **2**:6, 20-2, 34, 39
Research and development, **1**:71-2
Safety measures, ship modifications, effectiveness, **1**:40
See also Tankers
Salvage, rules, **3**:36
Ships, exemptions, publication, **3**:51-2
Shore-based regional response organizations, private sector, **1**:65-6, 68; **2**:28, 50-1
Standards, **1**:51-2, 95
Other countries, comparison, **1**:33-4, 59, 98-9
See also Marine spills, emergency response systems—Regulations
Threshold, tonnage capacity, **1**:38, 45-6, 52, 79-80, 88-9, 91, 96-7; **2**:34-5; **3**:45, 52-9
Time limits, *Irving Whale* situation, **2**:31-4
Tug/barge operations, status, **1**:37, 73, 84
United States, comparison/co-operation, **1**:31-2, 43-4, 50, 58-9, 83-4, 95; **2**:5
Volunteers
Compensation, **2**:11-2, 15, 18, 40, 51
Co-ordination, **2**:12, 40
Role, **2**:5-6, 40
See also International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation; Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability

MEPP *see* Marine Environment Protection Plan

Normand, J.M. Robert (Committee Clerk)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:101; **2**:49-50; **3**:34-5, 60, 79, 81, 84, 86, 102-3, 106-7
Procedure and Committee business, organization meeting, **1**:7-9

North West CruiseShip Association
Background, **1**:76
See also Appendices; Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—References; Organizations appearing

Northwest Territories *see* Marine spills, emergency response systems—Arctic waters

Ocean Dumping Control Act *see* Marine spills, emergency response systems

Oil and oil products *see* Marine spills, emergency response systems

Order in Council appointments *see* Marine spills, emergency response systems—Advisory councils

Order of Reference, **1**:3

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

Organizations appearing
Canadian Coast Guard, **1**:12-4, 16, 18-48; **2**:24-36; **3**:20, 22, 26-31, 35-40, 44-6, 48-50, 53-9, 64-6, 70-4, 80, 83, 88-90, 92-5, 97-9, 103, 105
Canadian Petroleum Products Institute, **1**:61-73
Canadian Shipowners Association, **1**:48-61
Chamber of Shipping of British Columbia, **1**:87-9
Northwest Cruise Ship Association, **1**:75-86
Save the Georgia Strait Alliance, **2**:4-23
Transport Department, **3**:22-7, 30, 36, 40, 44-6, 81
See also individual witnesses by surname

Parliament *see* Marine spills, emergency response systems

Pollution *see* Marine spills, emergency response systems

Pollution prevention officers *see* Marine spills, emergency response systems—Advisory councils—Rerouting of shipping

Private sector *see* Marine spills, emergency response systems—Nation-wide response organization

Procedure and Committee business
Bills
Amendments
Indirect, **3**:86
Subamendments, **3**:34
Report to House, notice, agreement to waive, **3**:107-8
Reprint, dispensing with, **3**:106-7
Briefing notes, prepared by government agency, privilege allegations, **1**:74-5
Briefing sessions, **1**:31
Briefs, appending to minutes and evidence, **1**:81, agreed to, 5; **1**:91, agreed to, 5; **2**:9, 12, 22-3, agreed to, 3
Chairman, appointment by Acting Speaker, **1**:7
Exhibits, filing, **2**:23, agreed to, 3
Information, requesting, witness providing at later date, **1**:24
Meetings, scheduling, **1**:10-1
Organization meeting, **1**:7-9
Printing, minutes and evidence, M. (Gray), **1**:7-9, agreed to, 4

Procedure and Committee business—*Cont.*
Questioning of witnesses, time limit, M. (Gray), **1**:9, agreed to, 4
Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (Richardson), **1**:9, agreed to, 4
Room
Assignment, system, **1**:53
Size, adequacy, **1**:53, 73
Staff
Commendation, **1**:48; **2**:52
Support staff, unnecessary, **1**:9
Witnesses
Appearances, teleconference, **2**:5
Expenses, Committee paying, **1**:101-2
Inviting
Invitation declined, **2**:48-9
Scheduling, list, **1**:99-101, agreed to, 5-6
Lists, **1**:7-8, 11-8
Memorandum, clerk preparing, **1**:48

Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability
Canadian Petroleum Products Institute position, **1**:62
Costs, **2**:44
Proceedings, membership, **2**:36-8
Report, government response, **1**:23-4; **2**:6

Ralph, Ford (Canadian Petroleum Products Institute)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:61-70, 72-3

Regulations *see* Marine spills, emergency response systems

Report to House, **3**:3-7

Research and development *see* Marine spills, emergency response systems

Richardson, Lee (PC—Calgary Southeast; Parliamentary Secretary to Minister of Transport from May 8, 1991 to August 31, 1994)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:31, 43, 67, 74; **2**:23-4, 52; **3**:21-2, 28-9, 31, 34, 36-7, 41, 43-4, 48, 52-6, 58, 61, 69, 73, 76, 78-84, 87-8, 91-4, 97, 101-2, 106-7
Marine spills, emergency response systems, **1**:43; **3**:21-2, 31, 36-7, 41, 43, 48, 53-6, 58, 61, 69, 73, 76, 78-9, 82, 87-8, 91-4, 97
Procedure and Committee business
Bills, **3**:106-7
Briefing notes, **1**:74
Briefing sessions, **1**:31
Organization meeting, **1**:9
Quorum, M., **1**:9
Staff, **2**:52

Ring, Tom (Canadian Coast Guard)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:12-4, 16, 23-6, 35-40, 42, 44-6; **3**:22, 26, 29-31, 36-7, 44-6, 50, 53-6, 58-9, 70, 74, 80, 88-90, 92-5, 97-9, 103, 105

Ryan, Ken (Canadian Coast Guard)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **2**:24-33

Salvage *see* Marine spills, emergency response systems

Save the Georgia Strait Alliance
Background, **2**:4-5
See also Organizations appearing

Ship-Source Oil Pollution Fund
Claims, **2**:31
Funds, adequacy, **1**:27-31; **2**:45
Reverse-onus test, **1**:27-8; **2**:31

Ships *see* Cruise ships; Marine spills, emergency response systems; Tankers

Stevens, Richard C. (Northwest Cruise Ship Association; Chamber of Shipping of British Columbia)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:83-4, 87-8, 99

Tankers
Double-hull requirement, **1**:19-20, 28-31, 33, 35-7, 54; **2**:16-7, 24-7, 45-7
Exemptions, **3**:63-7
Finland, comparison, **2**:38
Foreign ships, **2**:33
Implementation, **2**:30-1, 40-1, 43; **3**:47
Safety, increase, **2**:32-3
Under 5,000 gross tonnes, retrofit, **2**:28-30

Transport Department *see* Organizations appearing

Turner, Mike (Canadian Coast Guard)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:18-34, 36-43, 45, 47-8; **3**:20, 27-30, 35-6, 38-40, 45, 48-50, 56-8, 64-6, 71-4, 85, 95, 98-9, 103

United States *see* Marine spills, emergency response systems

van Nooort, Arie (Northwest Cruise Ship Association)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:75-7, 83, 85-6

Vincent, Robert (Canadian Petroleum Products Institute)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:69-72

Volunteers *see* Marine spills, emergency response systems

Wilbee, Stan (PC—Delta)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **1**:11, 23, 31, 33, 38, 47, 68, 73-4, 76, 83, 98-9; **3**:33, 38, 51, 61, 76, 80-1, 85, 92-3, 98, 108-9
Marine spills, emergency response systems, **1**:31, 33, 68, 73, 83, 98-9; **3**:38, 76, 80-1, 85, 92-3, 98
Procedure and Committee business
Bills, **3**:108
Organization meeting, **1**:7
Room, **1**:73

Witnesses *see* Organizations appearing and *see also individual witnesses by surname*

Zakreskie, Ken (Save the Georgia Strait Alliance)
Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121), **2**:4-23
References, **2**:17-8
See also Appendices

Stevens, Richard C. (Northwest CruiseShip Association; Chamber of Shipping of British Columbia)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:83-4, 87-8, 99

Témoins
Association des armateurs canadiens, **1**:48-61
Brander-Smith, David, **2**:36-48, 50-2
Chamber of Shipping of British Columbia, **1**:87-99
Garde côtière canadienne, **1**:12-4, 16, 18-48; **2**:24-36; **3**:20, 22, 26-31, 35-40, 44-6, 48-50, 53-9, 64-6, 70-4, 80, 85, 88-90, 92-5, 97-9, 103, 105-6
Institut canadien des produits pétroliers, **1**:61-73
Northwest CruiseShip Association, **1**:75-86
Save the Georgia Strait Alliance, **2**:4-23
Transports, ministère, **3**:22-7, 30, 36, 40, 44-6, 81

Transports maritimes
Réglementation, législation, etc., **1**:93

Transports, ministère. *Voir* Témoins

Turner, Mike (Garde côtière canadienne)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:18-34, 36-43, 45, 47-8; **3**:20, 27-30, 35-6, 38-40, 45, 48-50, 56-8, 64-6, 71-4, 85, 95, 98-9, 103, 106

van Nooort, Arie (Northwest CruiseShip Association)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:75-7, 83, 85-6

Vincent, Robert (Institut canadien des produits pétroliers)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:69-73

Volontaires. *Voir plutôt* Bénévoles

Votes par appel nominal
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121
Art. 6
Am. (Fulton) rejeté, **3**:14
Am. (Fulton)
Sous-am. (Catterall) rejeté, **3**:14
Am. (Richardson)
Sous-am. (Catterall) rejeté, **3**:18

Wilbee, Stan (PC—Delta)
Comité, **1**:73
Séance d'organisation, **1**:7, 11
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:31, 33, 68, 83, 98-9; **3**:38, 61, 76, 80-1, 85, 92-3, 98
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:23, 31, 33, 47, 68, 73-4, 76, 83, 98-9; **3**:33, 38, 51, 61, 76, 80-1, 85, 92-3, 98, 108-9
Procédure et Règlement, **3**:33

Zakreskie, Ken (Save the Georgia Strait Alliance)
Allusions à M. Zakreskie, emploi, projets, etc., **2**:17-8
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **2**:4-23
Voir aussi Appendices

Navires-citernes—*Suite*
Double coque, exigence—*Suite*
Sécurité, accroissement, incidence, **1**:40; **2**:32

Navires de croisière. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Northwest CruiseShip Association
Membres, activités, etc., **1**:76
Voir aussi Appendices; Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Témoins

Ordre de renvoi
Projet de loi C-121 (marine marchande du Canada et autre loi en conséquence—modification), **1**:3

Organisation maritime internationale. *Voir* Navires-citernes—Double

Pétrole et gaz, recherche, forage, etc. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention—Navires exemptés

Pétroliers. *Voir plutôt* Navires-citernes

Plan de protection de l'environnement marin (PPEM). *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

PPEM. *Voir* Plan de protection de l'environnement marin

Présidence, décisions et déclarations
Débat, portée, **3**:28
Députés, temps de parole et ordre d'intervention, **1**:9, 35, 50-1, 58; **2**:9, 38
Documents
Annexion au compte rendu, **1**:81, 91; **2**:22-3
Distribution, **1**:87-8; **2**:4, 48, 50; **3**:21, 34
Et renseignements demandés, **2**:4, 23
Procès-verbaux et témoignages, impression, **1**:7-9
Projet de loi
Amendements
Adoption en bloc, **3**:28
Propositions
Examen, **3**:68-9, 79, 81, 84
Présentation au conseiller législatif, délai, **1**:102-3
Rapport à la Chambre
Préavis normal, omission, **3**:107-8
Rédaction, **3**:84
Sous-amendements, proposition, modalités, **3**:31-4
Salle de réunion
Exiguïté, **1**:53, 73
Réservation, **1**:10
Séance d'organisation, **1**:7-18
Séances
Calendrier, **1**:10-1, 18, 102; **2**:48
Pauses, **1**:73; **2**:23; **3**:46
Tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, **1**:9
Témoins
Audition, temps, **2**:9, 19
Comparution, liste, propositions, etc., **1**:10-8, 99-101
Frais, remboursement, **1**:100-2
Pressentis mais non convoqués, mémoires
Envoi par télécopieur, **1**:100; **2**:49

Présidence, décisions et déclarations—*Suite*
Témoins—*Suite*
Pressentis mais non convoqués, mémoires—*Suite*
Revue, **2**:48-9
Travaux futurs, **1**:10-8
Vote par appel nominal, demandes, **3**:67, 79

Président du Comité
Brewin, désignation, **1**:7

Procédure et Règlement
Débat, portée, **3**:28
Projet de loi
Amendements
Adoption en bloc, **3**:28
Objet, réalisation par voie indirecte, **3**:86
Propositions
Examen, **3**:60, 68-9, 79, 81, 84
Présentation au conseiller législatif, délai, **1**:102-3
Rapport à la Chambre
Préavis normal, omission, **3**:107-8
Rédaction, **3**:84
Sous-amendements, proposition, modalités, **3**:31-4
Vote par appel nominal, demandes, **3**:67, 79, 102

Procès-verbaux et témoignages
Impression, **1**:7-9

Projet de loi C-121, comité législatif. *Voir plutôt* Comité

Ralph, Ford (Institut canadien des produits pétroliers)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:61-70, 72-3

Rapport à la Chambre
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, **3**:3-7

Richardson, Lee (PC—Calgary-Sud-Est; secrétaire parlementaire du ministre des Transports du 8 mai 1991 au 31 août 1994)
Comité, **2**:52
Séance d'organisation, **1**:9
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:43; **2**:23-4; **3**:21, 41, 43, 53-6, 58, 61, 73, 76, 78-9, 81-2, 87-8, 91-4, 97, 101
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:31, 43, 67, 74; **2**:23-4; **3**:21-2, 28-9, 31, 34, 36-7, 41, 43-4, 48, 52-6, 58, 61, 69, 73, 76, 78-84, 87-8, 91-4, 97, 101-2, 106-7
Procédure et Règlement, **3**:69

Ring, Tom (Garde côtière canadienne)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:12-4, 16, 23-6, 35-40, 42, 44-6; **3**:22, 26, 28-31, 36-7, 44-6, 50, 53-6, 58-9, 70, 74, 80, 88-90, 92-5, 97-9, 103, 105

Ryan, Ken (Garde côtière canadienne)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **2**:24-33

Save the Georgia Strait Alliance. *Voir* Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Témoins

Hunter, Neil (Association des armateurs canadiens)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:51-60

Institut canadien des produits pétroliers
Composition, **1**:62
Voir aussi Déversements en milieu marin, prévention et intervention; Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Témoins

***Irving Whale*, épave.** *Voir* Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires—Indemnisation—Temps; Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Juan de Fuca, détroit. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence. *Voir plutôt* Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121

Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121. Ministre des Transports
Adopté, **3**:106
Amendements, propositions, examen, **3**:20
Annexe V adoptée, **3**:106
Application, examen quinquennal, **1**:18, 46-7, 102
Art. 1 adopté, **3**:36
Art. 2 et 3, adoptés, **3**:36
Art. 4, **3**:36, adopté, 37
Am. (Richardson), **3**:11, 36, adopté, 37
Art. 5, **3**:37-43, adopté, 44
Am. (Fulton), **3**:37-43, rejeté, 44
Art. 6, **3**:8-11, 28-34, 44-58, réservé, 59, 60-92, 97-104, adopté, 105
Am. (Belsher), **3**:15, adopté, 86
Sous-am. (Catterall) adopté, **3**:86
Am. (Catterall), **3**:12, 47-50, réservé, 51
Am. (Catterall), **3**:12, adopté, 51
Sous.-am. (Fulton), **3**:12, adopté, 52
Am. (Catterall), **3**:15, 83, adopté, 84
Am. (Catterall), **3**:15, 84, rejeté, 85
Am. (Catterall), **3**:16, 97-8, adopté, 99
Am. (Catterall), **3**:18, 104, rejeté, 105
Am. (Fulton), **3**:52-9, réservé, 12, retiré, 60
Am. (Fulton), **3**:13, 59-61, adopté, 62
Sous.-am. (Catterall), **3**:13, rejeté, 60
Sous.-am. (Catterall), **3**:13, 61, adopté, 62
Am. (Fulton), **3**:13, 62-6, rejeté, 67
Am. (Fulton), **3**:14, 67-80, rejeté, 81
Sous-am. (Catterall), **3**:14, 70-8, rejeté, 79
Am. (Fulton), **3**:15, 91-2, retiré, 93
Am. (Richardson), **3**:8-9, 28, adopté, 29
Am. (Richardson), **3**:9-11, 29-33, adopté, 34
Am. (Richardson), **3**:44, adopté, 45
Am. (Richardson) adopté, **3**:45
Am. (Richardson), **3**:14-5, 81, adopté, 82
Am. (Richardson), **3**:15, 87-9, adopté, 90
Am. (Richardson), **3**:16-8, 100-1, adopté, 102
Sous-am. (Catterall), **3**:18, 100-1, rejeté, 102

Marine marchande du Canada, Loi...*—Suite*
Art. 6*—Suite*
Am. (Richardson), **3**:18-9, 102-3, adopté, 104
Art. 7 et 8 adoptés, **3**:105
Art. 9, **3**:93-6, adopté, 105
Am. (Fulton), **3**:15-6, rejeté, 93
Am. (Fulton), **3**:16, 93, rejeté, 94
Am. (Fulton), **3**:16
Am. (Fulton), **3**:16, 94-5, adopté, 96
Am. (Fulton), **3**:16, adopté, 96
Art. 10, **3**:34, adopté, 105
Art. 11 à 14 adoptés, **3**:105
Art. 15 à 23 adoptés, **3**:106
Am. (Richardson), **3**:11, adopté, 34
Association des armateurs canadiens
Position, **1**:49-50
Voir aussi sous le titre susmentionné Garde—Comportement
Brander-Smith, comité d'examen public, rapport, recommandations, relation, **1**:19-20, 23, 27, 35, 37, 64, 71; **2**:6, 44
Chamber of Shipping of British Columbia, position, **1**:76, 87-91
Environnement, protection, Loi canadienne, relation, **3**:36-7
Étude, **1**:7-103; **2**:4-52; **3**:20-109
Délai, **1**:11-2, 17; **2**:9; **3**:59
Garde côtière canadienne
Comportement vis-à-vis le Comité, Association des armateurs canadiens, critique, **1**:74-5
Intéressés, consultation, processus, **1**:9, 12-4, 16, 20-2, 24-6, 31, 34-5, 67-8, 88; **2**:16
Séances d'information, **1**:26, 31
«Hydrocarbures», définition, **3**:44
Institut canadien des produits pétroliers, position, **1**:62-4, 70
«Navire», définition, **1**:73; **3**:45
Northwest CruiseShip Association, position, **1**:76-81
Rapport à la Chambre, **3**:3-7, 107
Réimpression, **3**:106-7
Save the Georgia Strait Alliance, position, **2**:5-8, 16
Titre adopté, **3**:106

Ministère des Transports. *Voir plutôt* Transports, ministère
Organisation maritime internationale

Navires-citernes
Âge moyen, **1**:40
Double coque, exigence
Autres pays, comparaison, **1**:33; **3**:65
Brander-Smith, comité d'examen public, rapport, recommandations, **2**:30, 40; **3**:63-6
Dispense, **3**:63-7
Échéancier, **1**:15, 20, 35-7; **2**:17, 24, 28-31, 34, 40-1; **3**:47, 64-7
Ententes internationales, **1**:19-20; **2**:25, 30, 33, 40
États-Unis, **2**:24-6, 30, 32-3, 40; **3**:65
Financement, **1**:28-31, 54, 84; **2**:30, 45-7; **3**:63, 65
Finlande, **2**:38
Moins de 5 000 tonnes, **2**:28-9, 32-3; **3**:64
Navires battant pavillon étranger, **2**:33
Normes, **2**:26-7; **3**:64
Organisation maritime internationale, mesures, **2**:16, 26; **3**:66-7

Déversements en milieu marin, prévention et...—*Suite*
Normes—*Suite*
Incorporation par référence dans la réglementation, **3**:21-5, 28-30
Navires battant pavillon canadien et navires battant pavillon étranger, différences, prise en compte, **1**:51-2
Respect, mesures, **2**:5
Souplesse, **1**:90-1
Voir aussi sous le titre susmentionné Réglementation
Opérations, coordination, **1**:21-2
Organismes d'intervention
Autres pays, comparaison, **1**:59
Capacité d'intervention, seuils prévus, réalisation, délai, etc., **1**:49-50, 62-3, 65-7, 69-73; **2**:34-6, 45-7; **3**:47, 52-9
Colombie-Britannique, côte, **1**:92-3
Concurrence, dangers de monopole, etc., **1**:70-1, 73, 87, 89-90, 95, 103; **2**:50
Droits ou cotisations, **1**:35-8, 53-4, 58, 60, 64-6, 68-73, 78-9, 81-5, 95-7, 103; **3**:62
Équité et justice, principe, **1**:22, 33, 50, 60, 63-4, 67-8, 78, 90-1, 99
Exploitants, ententes obligatoires, **1**:49, 79-80
Garde côtière canadienne, matériel d'intervention, accès, **1**:50-1
Zones non couvertes, **1**:50, 60
Présence policière, rôle préventif, **1**:40
Public
Opinion, éducation, etc., **1**:40
Participation, droit de regard, etc., **2**:6-7, 9-10, 18, 39, 50
Voir aussi sous le titre susmentionné Conseils consultatifs
Rapports
Parlement, examen, renvoi en comité, **3**:59-62
Quinquennaux, **1**:18, 46-7, 102; **3**:97
Réglementation
Conformité, **1**:40, 42-3
Disponibilité, **2**:47
Élaboration, **1**:40, 42
États-Unis, comparaison, **1**:31-2, 59, 95; **2**:5
Industrie, autoréglementation, **1**:97-8; **2**:8
Voir aussi sous le titre susmentionné Normes—Incorporation
Remorqueurs et barges, **1**:37
Sanctions pénales, **1**:80-1
Surveillance aérienne, **1**:20
Technologie, recherche et développement, **1**:71-2; **2**:50
Urgence, situation, dispense, **3**:51-2

Ducharme, Philippe (conseiller législatif du Comité)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **3**:96

Dupras, Daniel. *Voir* Comité

Environnement, protection, Loi canadienne. *Voir* Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121

Finlande. *Voir* Navires-citernes—Double

Fulton, Jim (NPD—Skeena)
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires, **1**:27-8; **2**:31, 51; **3**:106

Fulton, Jim—*Suite*
Comité, **1**:43, 58, 81, 99-100, 102; **2**:4, 12, 52
Séance d'organisation, **1**:7-8, 11, 14-5, 18
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:15, 18, 26, 35-7, 40, 42-3, 53-7, 60-1, 65-7, 72-3, 81-5, 95-8, 102-3; **2**:4, 12-6, 20-1, 34-5, 41-2, 45-8, 50; **3**:26, 30-1, 37-9, 41-5, 47, 51-5, 57-60, 62, 65-6, 68, 71-2, 74-5, 77-8, 80-2, 87, 90-100, 103-4
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:14, 18, 26-8, 35-7, 40, 42-3, 46-7, 53-7, 60-1, 65-7, 72-4, 76, 81-6, 95-8, 102-3; **2**:4, 12-6, 20-1, 28-31, 34-5, 40-2, 45-8, 50-2; **3**:26, 30-1, 33, 37-9, 41-7, 51-5, 57-60, 62-9, 71-2, 74-5, 77-84, 87, 90-100, 103-4, 106-8
Navires-citernes, **1**:15, 28, 35-7, 40; **2**:28-30, 40-1, 45-7; **3**:47, 63-7
Procédure et Règlement, **3**:33, 79, 107

Garde côtière canadienne. *Voir* Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires—Indemnisation; Déversements en milieu marin, prévention et intervention; Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Témoins

Gauthier, Marc (ministère des Transports)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **3**:22-7, 30, 36, 40, 44-6, 81

Grands Lacs. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Grausz, Dan (Northwest CruiseShip Association)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:77-86

Gray, Darryl (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine)
Comité, séance d'organisation, **1**:8-9
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:16
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:16

Greffier du Comité
Comité, **1**:100-1; **2**:49-50; **3**:34-5
Séance d'organisation, **1**:7-10
Procédure et Règlement, **3**:60, 79, 81, 84, 107

Hall, Norman (Association des armateurs canadiens)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:48-50, 52, 55-8, 61

Halley, Wayne (Garde côtière canadienne)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **2**:27-8, 31-6

Hunter, Lynn (NPD—Saanich—Les Îles-du-Golfe)
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **3**:39-40, 42-3
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **3**:39-40, 42-3

Comité—*Suite*
Témoins—*Suite*
Comparution
Commission mixte internationale, **2**:49-50
Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick, **2**:48-9
Liste, propositions, etc., **1**:10-8, 99-101
Frais, remboursement, **1**:100-2
Pressentis mais non convoqués, mémoires
Envoi par télécopieur, **1**:100; **2**:49
Revue, **2**:48-9
Travaux futurs, **1**:10-8

Commission mixte internationale. *Voir* Comité—Témoins—Comparution

Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick. *Voir* Comité—Témoins—Comparution

Déversements en milieu marin, prévention et intervention
Amendes minimales, **1**:18, 46-7, 60-1, 67, 85-6, 97, 102; **2**:15, 42; **3**:93
Arctique ou nord du 60e parallèle
Garde côtière canadienne, capacité d'intervention, rôle, etc., **2**:36, 38-9; **3**:47-51, 104-5
Pétrole, ravitaillement, activités, **1**:38-40, 49, 56, 102; **2**:23-4
Assistance, convention internationale de 1989, **3**:36
Autres pays, comparaison, **1**:16, 59; **2**:37
Brander-Smith, comité d'examen public, rapport, recommandations, **1**:53-4, 66, 71, 81-4, 89, 93, 95; **2**:6, 24, 34-5; **3**:51
Gouvernement, réponse, **1**:23
Institut canadien des produits pétroliers, position, **1**:62
Mise en oeuvre ou suivi, **1**:17, 24; **2**:38
British Columbia Oil Spill Workforce, rapport, **2**:15, 23
Capacité d'intervention
Amélioration, **1**:20, 22, 63, 87, 91; **2**:36
Établissement, délai. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Organismes—Réseau
État actuel, **1**:26-7, 65, 77
Financement, **1**:35-8, 92-3
Régions et secteurs industriels, disparités, relation, **1**:91, 93
Secteur privé, mise à contribution, **2**:28, 36
Seuils régionaux et nationaux, **1**:38, 44-6, 57, 62-3, 89; **2**:34-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Arctique—Garde; Organismes
Colombie-Britannique, côte
Garde côtière canadienne, activités, **2**:43
Gouvernement provincial, mesures, **2**:7-8, 43
Risques, **1**:88-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Organismes
Conseils consultatifs
Composition, **1**:53, 90; **2**:8, 15, 20, 47-8, 50; **3**:67-9, 72-82, 102
Conseil consultatif national, établissement, **3**:84-5
Création, **2**:39
Fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution, relations, **3**:99-100
Intérêt public, représentation, **2**:6, 8, 10, 12, 20, 41-2, 44-5, 48, 50-1; **3**:67-8, 73-4, 80-2, 102
Membres
Conflits d'intérêts, **3**:92-3
Nomination, mandats, etc., **3**:67-8, 75, 77, 82-4, 103

Déversements en milieu marin, prévention et...—*Suite*
Conseils consultatifs—*Suite*
Membres—*Suite*
Rémunération, **2**:8, 13-6, 19; **3**:62, 86, 103
Nombre et régions représentées, **3**:67-8, 70, 79-80, 102
Présidents, élection, **3**:67-8, 74-5, 82-4, 103
Rapport au ministre ou à un comité parlementaire, **3**:91-2, 103-4
Régime proposé, lacunes, **2**:8
Réunions publiques, **3**:97-9
Rôle, **1**:22, 50, 64, 68-9, 90; **2**:10-1, 15-6, 20, 43-4, 50-1; **3**:69-73, 77-9, 86-90, 103-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Normes
Contrevenants, incompétence, négligence ou insouciance, **3**:96
États-Unis
Collaboration, **1**:31-2, 43-4, 50
Voir aussi sous le titre susmentionné Réglementation
Facultés affaiblies, dépistage, tests, **1**:46-8, 54-6, 85-6, 97, 102; **2**:14-5, 42; **3**:37-44, 93-4
Garde côtière canadienne
Activités, **2**:27
Application de la loi, rôle, **2**:16
Financement, responsabilité, **1**:93-5
Matériel d'intervention, **2**:27
Voir aussi sous le titre susmentionné Arctique; Colombie-Britannique; Normes; Organismes
Grands Lacs, **1**:17, 20, 44, 50-2, 58-9
Institut canadien des produits pétroliers
Plan de protection de l'environnement marin (PPEM), **1**:49-50, 62-3, 65-7, 69-73, 96-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Brander-Smith
Intervenants gouvernementaux, mandats et intérêts divergents, **2**:7
Irving Whale, épave, surveillance, **2**:33-4
Juan de Fuca, détroit, **1**:31, 43-4; **2**:5
Matériel d'intervention, **1**:15, 26
Inventaire, **1**:37
Voir aussi sous le titre susmentionné Garde; Organismes—Garde
Navigation, détournement hors des régions sensibles en période critique, pouvoir, **2**:6, 20-2, 34, 39; **3**:65-6
Navires battant pavillon étranger
Inspections, **1**:20, 40-2, 55, 94, 98
Voir aussi sous le titre susmentionné Normes
Navires de croisière, implications, **1**:77, 83-4; **3**:35-6
Navires exemptés
Pétrole et gaz, recherche, forage, etc., **3**:45-6
Tonnage, seuils, **3**:45
Nettoyage
Bénévoles, rôle, indemnisation, etc., **2**:5-6, 11-2, 15, 18, 40
Coûts, évaluation, **3**:94-6
«Pollueur-payeur», principe, **1**:21-2; **2**:28
Normes
Application, **1**:43
Autres pays, comparaison, **1**:33, 98-9
Avis, publication dans la *Gazette du Canada*, **3**:23, 25-7, 30-3, 100-2
Conseils consultatifs, rôle, **3**:26, 73, 89
Garde côtière canadienne, consultation, processus, **3**:27-8

Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **3**:64

Appendices
Chamber of Shipping of British Columbia, mémoire, **1A**:21-8
Northwest CruiseShip Association, mémoire, **1A**:14-20
Zakreskie, Ken, exposé, notes, **2A**:7-14

Arctique. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Assistance, convention internationale de 1989. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Association des armateurs canadiens
Composition, **1**:48-9
Voir aussi Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Témoins

Barlow, Richard (Chamber of Shipping of British Columbia)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:87-99

Bateaux-citernes. *Voir plutôt* Navires-citernes

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley-Est; secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique du 8 mai 1991 au 31 août 1994)
Comité, **1**:101-2
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:60, 69, 92, 99; **2**:15-6, 21-2, 34, 43; **3**:21, 26-7, 32, 37-8, 50, 55, 61, 70, 74-8, 85, 94, 101
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:60, 69-70, 74-6, 85, 92, 99; **2**:15-7, 21-2, 34, 38, 43-4; **3**:21, 26-7, 29, 32, 35-8, 43, 50, 55, 61, 65-7, 70, 74-8, 85, 94-5, 101, 107-8
Navires-citernes, **2**:16-7; **3**:65-7
Procédure et Règlement, **3**:107-8

Bénévoles. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Brander-Smith, comité d'examen public
Audiences, participation, etc., **2**:36-7, 39
Coût, **2**:44
Membres, antécédents, **2**:37
Voir aussi Déversements en milieu marin, prévention et intervention; Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Navires-citernes—Double

Brander-Smith, David (témoin à titre personnel)
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **2**:36-48, 50-2

Brewin, John F. (NPD—Victoria) (président)
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:43; **2**:15, 21; **3**:56-8, 60, 70-1, 74-6, 98-106
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:43, 75, 86-7; **2**:15, 21, 44; **3**:56-8, 60, 70-1, 74-6, 98-106
Voir aussi Président du Comité

British Columbia Oil Spill Workforce. *Voir* Déversements en milieu marin, prévention et intervention

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires
Conventions internationales, relation, **1**:30
Financement, prélèvements, etc., **1**:27-31
Indemnisation
Demandes, nombre, **2**:31
Fardeau de la preuve, inversion, **1**:27-8; **2**:31
Garde côtière canadienne, rôle, **3**:106
Nettoyage, temps consacré, inclusion, **2**:51
Temps, limite, épave du *Irving Whale*, etc., **2**:31-2

Casey, Bill (PC—Cumberland—Colchester)
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:58-60; **2**:18, 33-4
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:58-60; **2**:5, 17-9, 32-4
Navires-citernes, **2**:32-4
Zakreskie, Ken, **2**:17-8

Catterall, Marlene (L—Ottawa-Ouest)
Comité, **1**:51, 100-1; **2**:9, 49-50
Séance d'organisation, **1**:9-14, 17
Déversements en milieu marin, prévention et intervention, **1**:17, 23-4, 33, 38-9, 44-5, 51-3, 70-2, 92-3; **2**:9-11, 19-20, 36, 38-9, 44; **3**:21, 24-6, 30-3, 36, 42, 47, 50-1, 57-61, 69-71, 73-5, 78-9, 83, 85, 88-90, 97-101, 103-5
Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121, étude, **1**:9, 11-4, 17, 23-5, 33-5, 38-9, 44-6, 51-3, 70-2, 92-3; **2**:9-11, 19-20, 36, 38-9, 44; **3**:21, 24-6, 28-36, 42, 46-7, 50-1, 57-61, 69-71, 73-5, 78-9, 81-90, 97-108
Procédure et Règlement, **3**:31-4, 84, 102, 107-8
Transports maritimes, **1**:93

Chamber of Shipping of British Columbia
Composition, **1**:87
Voir aussi Appendices; Marine marchande du Canada, Loi (modification) et autre loi en conséquence, projet de loi C-121; Témoins

Comité
Députés, temps de parole et ordre d'intervention, **1**:9, 35, 50-1, 58; **2**:9, 38
Documents
Annexion au compte rendu, **1**:81, 91; **2**:12, 22-3
Distribution, **1**:87-8; **2**:4, 48, 50; **3**:21, 34-5
Et renseignements demandés, **1**:18, 43, 102; **2**:4, 23
Dupras, Daniel, recherchiste, services rendus, **2**:52
Salle de réunion
Exiguïté, **1**:53, 73
Réservation, **1**:10
Séance d'organisation, **1**:7-18
Séances
Calendrier, **1**:10-1, 18, 102; **2**:48
Pauses, **1**:73; **2**:23; **3**:46
Tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, **1**:9
Témoins
Audition, temps, **2**:9, 19

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION — TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

— 1993 —

Mai: les 26 et 27, f.1.

Juin: le 1er, f.2; le 2, f.3.

GUIDE DE L'USAGER

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enregistré selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous–titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous–titres tels que:

Impôt sur le revenu
Agriculteurs
Gains en capital

Les renvois à un premier sous–titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital. *Voir* Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1re, 2e, 3e l.=première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Am.=amendement. Art.=article. Chap.=chapitre. Dd.=ordre de dépôt de documents. Déc.=déclaration. M.=motion. Q.F.=question au *Feuilleton*. Q.o.=question orale. R.g. = réponse du gouvernement. Rés.=résolution. S.C.=Statuts du Canada. S.r.=sanction royale.

Affiliations politiques:

BQ	Bloc Québécois
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
Ind.	Indépendant
L	Libéral
NPD	Nouveau parti démocratique
PC	Progressiste conservateur
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser au Service de l'index et des références (613) 992–7645. Télécopieur (613) 992–9417

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CANADA

INDEX

DU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

Projet de loi C-121

Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et une autre loi en conséquence

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1–3 • 1991-1993 • 3e Session • 34e Législature

ACCOPRESS
GENUINE PRESSBOARD BINDER
CAT. NO. BAS 2507 1 MB

ACCO CANADIAN COMPANY LTD
TORONTO
OGDENSBURG, N. Y., CHICAGO, LONDON